

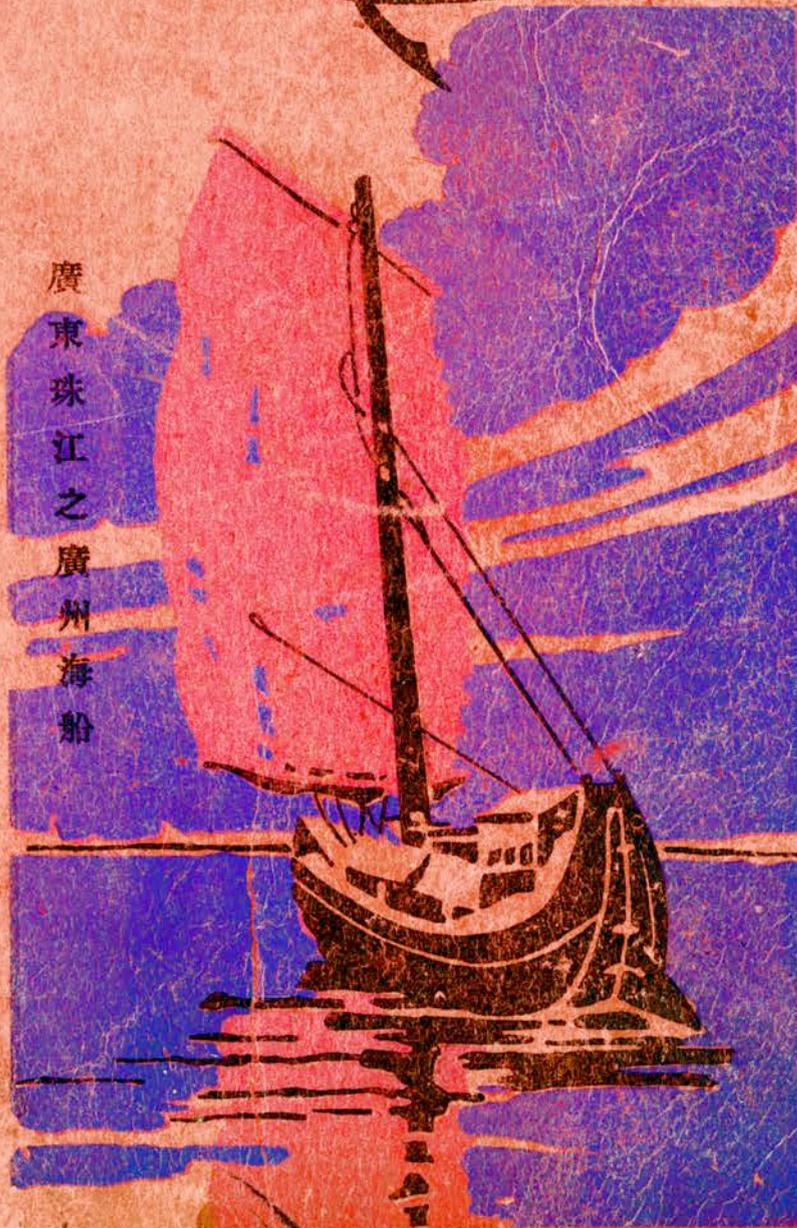
3^e édition
(au cadre définitif)

Géographie de la Chine

1932

Jonque
de
Canton
dans
la
Rivière
des
Perles
ou
Chu-kiang
province
du
Koang-tong

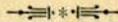
廣東
珠江之
廣州
海船



René Jouon, S.J. 周儒望

Reing Kobayashi

PRÉFACE



Cet ouvrage, fruit de 13 années d'enseignement au Collège Saint-Ignace de Zikawei 徐匯中學, a pour but d'aider nos étudiants chinois ainsi que les lecteurs français dans l'étude et la connaissance de la Chine.

Pour l'utilité immédiate de ceux de nos élèves qui se destinent au commerce, nous avons ajouté pour tous les noms propres, après la romanisation en français, l'orthographe en anglais, qui est obligatoire dans toutes les grandes Administrations: postes chinoises, douanes maritimes chinoises, chemins de fer, compagnies de navigation, banques, etc.

Ce travail est forcément incomplet, puisque nous avons visé avant tout à le rendre simple et concis, résumant chaque province en une seule page, pour en donner une vue d'ensemble suffisante et facile à retenir.

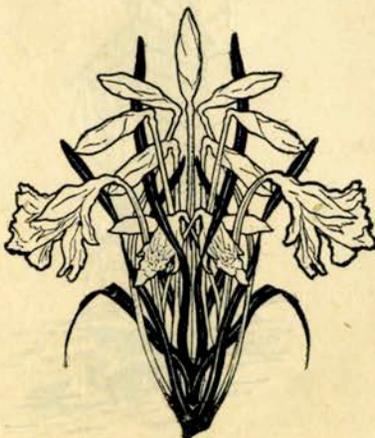
Tel qu'il est, puisse ce livre contribuer à mieux faire connaître et aimer par les Chinois, comme par les Européens, cet immense et intéressant pays qu'est la Chine, où, comme le disait le 19 Juin 1931 M. Pierre Dupuy Président de la Chambre de Commerce Française de Chine, "le peuple est intelligent et laborieux, la main-d'œuvre abondante, l'ouvrier très adroit et *le commerçant* très entreprenant!"

René Joüon, S.J.

Professeur au Collège Saint-Ignace,
Zikawei, près Shanghai.

Août 1932,
21^e année de la
République chinoise.

"En songeant aux *qualités* réelles dont peut s'enorgueillir la partie saine de *cette population laborieuse*, il nous est encore permis d'envisager l'avenir avec confiance" Conclusion du rapport de M.J. Donné, président de la Chambre de Commerce Française de Chine, 10 Juin 1932



Nous remercions spécialement tous ceux qui, à l'occasion de la 2^e édition, nous ont exprimé leurs félicitations, leurs encouragements et *suggestions utiles*. Leur secours nous a été précieux comme marque de sympathie en même temps que comme *aide efficace*. R. J

La 2^e édition de la "Géographie de la Chine": ...un des plus beaux manuels d'enseignement publiés jusqu'ici.

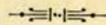
Dr Wai Chiao-chia.

"La Revue nationale chinoise", 中國國民集誌 14 octobre 1931, page 157

INTRODUCTION

SOUHAITS DU COLONEL NIOX

Professeur de géographie à l'École de Guerre.



"Que l'on veuille bien observer que, pour l'étude de la Géographie, *la carte* est plus nécessaire que *le livre*: qu'on apprendra plus de Géographie en méditant sur un *atlas*, qu'en s'absorbant dans la lecture de gros volumes. Le livre n'est autre chose qu'une sorte de dictionnaire ou de memento.

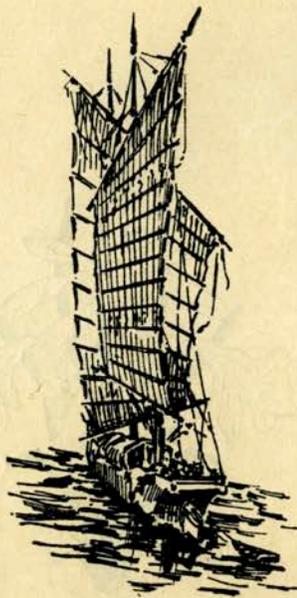
= Je souhaite que les examinateurs soient, comme moi, convaincus de cette vérité, que *la Géographie n'est pas une science de mémoire*, qu'on ne fait pas de Géographie *sans carte*.

= Je souhaite que, dans tout examen de Géographie, à l'école primaire comme dans l'enseignement supérieur, il y ait toujours une *carte muette* sous les yeux du candidat, et qu'il soit interrogé sur cette carte. Alors tout ce qu'il sait lui reviendra à l'esprit"

陸軍學校地理教習尼奧上校之希望

當知研究地理，圖較書爲要，靜觀地圖，所得之益，勝於苦讀巨帙。書籍非他，祇如字典表冊而已。余希望考試者，能如余深信此理：地理非記憶方面之科學，無地圖則不能明地理。余希望考試地理之時，在小學一如在大學，常懸暗射地圖，於應考者之目前，並按圖而設問。如是則彼所知者，必能重憶矣。

N.B. Pour rendre service à nos élèves de "Première" du collège de Zikawei qui doivent tous passer l'examen d'entrée au Cours supérieur de l'Université l'"Aurore", nous comparons assez souvent, dans cet ouvrage, la **Chine** avec l'**Europe**, ces deux matières faisant partie *obligatoire* de l'examen oral.



= Le "Bulletin commercial d'Extrême-Orient" 旅華法國商務總會 que nous citons fréquemment dans cet ouvrage, est l'organe **officiel** de la Chambre de Commerce Française de Chine (à Shanghai), reconnue **officiellement** par décision ministérielle du 13 Mai 1918.

QUELQUES APPRÉCIATIONS DE LA 2^e ÉDITION 第二版讀者論評

Livre d'enseignement classique. Son auteur l'a conçu sous la forme très en faveur en France depuis longtemps, du *livre-atlas* dans lequel (évoquez vos propres souvenirs et reportez-vous aux volumes de Foncin, par exemple) la carte est placée *en face* du texte qui la commente, de telle sorte que, sans avoir à tourner la page, l'élève passe avec la plus grande facilité de la carte à l'explication, de la lecture d'un nom dans le récit, à la fixation de son emplacement sur la carte.

Henri Froidevaux, "L'Asie Française", Juin 1931.

Livre à la fois simple et savant, clair et complet; il donne les renseignements qu'on attend d'un atlas et ceux qu'on cherche dans un ouvrage théorique, il décrit et il analyse, il dénombre et il résume, il énumère et il synthétise. Cette Géographie honore les Français d'Extrême-Orient. Elle mériterait de s'intituler: "*Géographie familière et savante de la République chinoise*", et je n'imagine pas, pour elle, de plus bel éloge.

J. Fontenoy, "Le Journal de Shanghai", 10 septembre 1930.

Cet ouvrage présente un très grand intérêt par sa concision, sa clarté, la précision et l'exactitude de sa documentation, son classement par provinces permet de trouver rapidement le renseignement désiré. Il répondait vraiment à un besoin, et il est aussi utile aux commerçants et aux Chefs de Maison qu'aux écoliers.

P. Dupuy, Président de la Chambre de Commerce Française de Chine.

Cet ouvrage est une œuvre précise, concise à l'extrême, dont la présentation est si heureusement conçue que l'élève n'a pas à surcharger sa mémoire de mots, de noms, de chiffres, car il voit ce qu'on lui enseigne et qui, pour ainsi dire, se photographie à jamais dans son cerveau, en même temps qu'un texte des plus condensés est tout ce qu'on exige de la mémoire proprement dite. Les cartes sont méthodiquement présentées. En résumé, presque une encyclopédie de ce vaste pays.

J. Em. Lemièrre, "La Revue nationale chinoise" 中國國民集誌 septembre 1930, page 464.

Le mérite de l'auteur est d'avoir mis à profit sa connaissance intime de l'immense Chine, pour découper le bloc en tranches nettes qu'il nous présente avec clarté et méthode. Pour chacune des provinces, une carte à grande échelle extrêmement lisible où les noms figurent avec leur double romanisation française et anglaise. En face de la carte, tous les renseignements précis et scrupuleusement à jour, qui ont pu être réunis sur la province représentée. Toutes les sources les plus récentes ont été utilisées, ancien détail utile n'a été omis. Telle quelle, cette Géographie est vraiment le "*Tableau de la Chine au 30 Juin 1930*".

M. Cason-Bonardel, "Bulletin commercial d'Extrême-Orient", août 1930, p. 294.

Nous maintenons intégralement l'appréciation que nous avons donnée, en 1928, de la première édition de cet ouvrage. Ouvrage qu'aimeront à consulter souvent tous ceux qui le posséderont.

"Le Bulletin catholique de Pékin", octobre 1930, p. 567

Le Comité sera heureux de faire figurer en bonne place, dans la section de Librairie, votre très précieuse "*Géographie de la Chine*".

Mgr. André Boucher, vice-président du Comité des Missions à l'Exposition internationale coloniale de Paris en 1931.

Votre "*Géographie de la Chine*" me frappe par son caractère pratique, sa clarté, le moyen qu'elle fournit d'avoir une vue d'ensemble rapide sur les différentes régions naturelles, leurs productions et leurs moyens de communication.

Dr Legendre.

Avec le Père Joüon, on apprend la Chine sans s'en apercevoir. On connaît vite ses chemins d'eau et ses voies ferrées, le dessin de ses vastes provinces, leurs richesses, leurs possibilités. L'auteur procède par comparaisons intelligentes. On feuillette le livre, et on est tout étonné d'apprendre, et ce qui est mieux de retenir sans effort... C'est un enseignement, et c'est un guide.

Jules Haag Directeur de "L'Opinion", Journal de Saïgon, 19 novembre 1930.

Nous voici enfin en possession d'une géographie de la Chine aussi complète que possible. Etant donné que ce pays couvre 1/4 de l'Asie, que les communications sont encore rares, les statistiques exactes difficiles à obtenir, ce travail a demandé à l'auteur de longues et laborieuses recherches. L'auteur nous présente les 28 provinces. Pour chacune, il nous donne une carte très claire sur laquelle on trouve aussitôt le renseignement demandé. Tous les détails sur les villes, les fleuves, le commerce, les habitants, se trouvent en une page en face, ce qui rend l'étude d'une province très aisée. Les laïcs comme les missionnaires voudront avoir toujours sur leur table de travail cette mine de renseignements ceux qui, à l'étranger, s'intéressent à la Chine, l'auront à leur portée.

G. de Jonghe M.E. Dossiers de la Commission Synodale 教育叢刊, 1930, p. 926.

Ce manuel rendra de grands services à tous les Français, professeurs, étudiants, économistes, qui s'intéressent à ce grand pays, dont on parle tant depuis quelques années et qu'on connaît encore si mal. La nouvelle géographie politique de la Chine est, en particulier, admirablement présentée dans les tableaux et les cartes. C'est par cette belle qualité surtout, la clarté, que cet ouvrage se recommande la géographie vit de comparaisons, et justement, les populations, les superficies, les cultures des provinces chinoises sont, ici, constamment confrontées avec celles d'autres pays. Des remarques pratiques, à l'usage des étudiants chinois, sont habilement insérées dans le texte, insistant, par exemple, sur la nécessité de rénover les méthodes agricoles, sur le danger du déboisement.

Ch. Robequain "Bulletin de l'Agence Économique de l'Indochine", décembre 1930, p. 453.

Je sais que plusieurs de mes collègues diplomatiques ou consulaires seraient très heureux de se procurer cet ouvrage dont le besoin se fait de plus en plus sentir. Cet ouvrage géographique sur la Chine est devenu pour tous ceux qui suivent de près ou de loin les choses de ce pays, un instrument indispensable de référence et de travail.

H. Carton de Wiart.
Secrétaire de la Légation de Belgique en Chine.

Cet ouvrage a figuré à l'Exposition
Coloniale internationale
de Paris
(Mai à Novembre 1931)
dans la section de Librairie
des Missions.





L'OBSERVATOIRE DE ZIKAWEI.

上海徐家匯天文台

Dans son *Rapport sur la situation des Concessions de Shanghai* Mr le conseiller Feetham consacre les lignes ci-dessous à l'Observatoire de Zikawei

Même dans ce résumé de la position de Shanghai comme port et centre de navigation, nous ne pouvons omettre une courte mention pour une importante organisation étrangère, de caractère privé et volontaire. Agissant de concert avec le Gouvernement chinois, elle a rendu d'inestimables services à

tous ceux qui ont des intérêts dans la navigation d'Extrême-Orient, et a contribué à faire de Shanghai ce que les statistiques nous apprennent qu'il est un des ports principaux du monde

En 1873, les Jésuites français établirent leur Observatoire à Zikawei, juste à la limite de la Concession française. Ils reprenaient ainsi le travail scientifique de leurs devanciers des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles. Depuis lors, de front avec des études et des recherches de caractère plus purement scientifique, ils ont mené, par pur dévouement, le travail de colliger et coordonner les informations météorologiques, de préparer et de publier les prévisions du temps.

Ce travail, les Pères de Zikawei l'ont fait en grande partie à leurs frais. Mais pour réunir les informations et données météorologiques, ils ont eu l'assistance du Gouvernement chinois. Les employés des Douanes Maritimes des nombreux phares ont été munis des instruments nécessaires, et servent d'observateurs. Les Compagnies de télégraphe, chinoises et étrangères, ont accordé la franchise des communications, et maintenant l'Observatoire peut se servir des communications régulières radiotélégraphiques des bateaux de rivière ou de ceux de haute mer

Zikawei est ainsi devenu, comme il est dit dans une de ses publications, "*le cerveau d'une organisation météorologique privée la plus vaste du monde*" et l'habileté, l'exactitude de ses prévisions lui ont acquis une réputation mondiale

Les signaux donnés par l'Observatoire, transmis maintenant par la station radiotélégraphique de la Concession française et indiquant la *marche des typhons* cause autrefois de si grands désastres, ont contribué d'une manière très importante à la sécurité des navires et ont ainsi facilité le développement de la navigation commerciale dans les eaux d'Extrême-Orient.

(*Report of the Hon. Mr. Justice Feetham*, Vol. I, c. 2, p. 261, 1931)

LE CLIMAT 中國氣候 EN CHINE.

Le climat de la **Chine de Nord** est *tempéré*, mais moins maritime que celui de la Chine du Sud

Le courant *froid* qui descend de l'Océan Pacifique y rend les hivers rigoureux.

Les *pluies* y sont faibles et ne tombent qu'en été. Bien que Pékin soit à la *latitude* de Naples (en Italie), on y subit souvent des températures de + 40 degrés.

Par contre, les cours d'eau y sont souvent *gelés* de novembre à avril.

Pékin (Péping) a le régime de température de Berlin (la capitale de l'Allemagne).

Le climat de la **Chine du Sud** est *tropical*. La *chaleur* y est forte, mais les différences d'altitudes y introduisent une grande variété.

Les *pluies* y sont déterminées par la *mousson humide d'été* soufflant de l'Océan Pacifique. Au contraire, la *mousson d'hiver* soufflant de l'intérieur des terres, est *sèche*. Mousson 季候風, nom donné aux vents périodiques qui, sur l'Océan Indien, soufflent

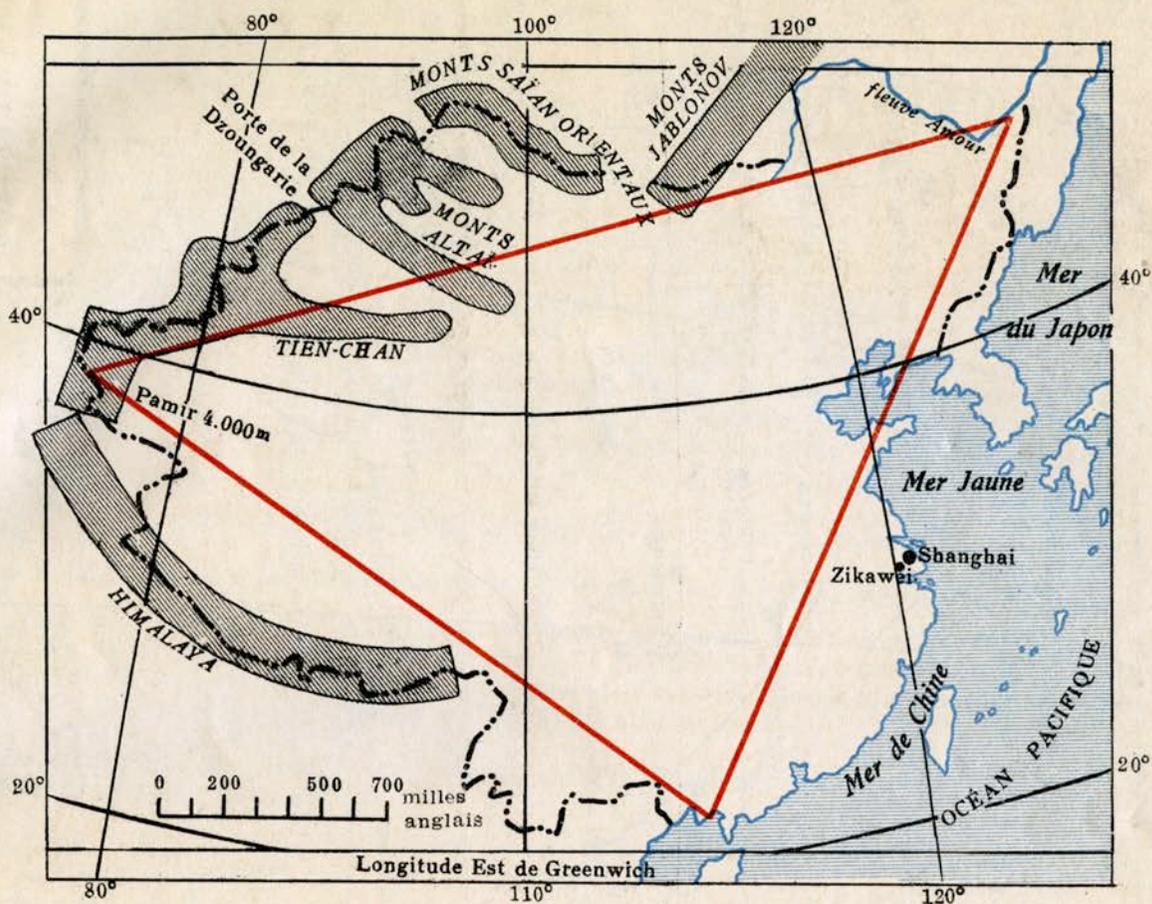
{ 6 mois d'un côté (en été du S-O au N.-E.)

{ 6 mois du côté opposé (en hiver du N.-E. au S-O.)

= Dans la région de Shanghai, le mois de *Juillet* est habituellement le plus chaud de l'année. En Juillet 1931, Shanghai fut en quelque sorte soumis au régime des *pluies tropicales*, qui, exceptionnellement cette année, s'étendit très avant dans l'intérieur de la Chine. Ces *pluies abondantes* furent l'une des causes des inondations désastreuses de la vallée du Yang-tsé-kiang, et les 3 grandes villes "*assises côte à côte*". (Bulletin comm. d'Ext.-Orient, Août 1931, p. 298) au confluent du Han-kiang et du Yang-tse-kiang: Hankéou, Outchang et Hanyang et tous leurs alentours ne formèrent plus qu'un immense lac.

En Janvier 1931, une *vague de froid* glaça simultanément toute la Chine du Nord et la région de la vallée du Yangtsé. A **Shanghai**, on eut des minima absolus qui furent presque les plus bas qu'on ait enregistrés depuis l'existence de l'Observatoire de Zikawei. Le minimum principal se produisit du 9 au 15. La chute dans la nuit du 9 au 10 Janvier atteignit - 11,6 centigrade (la plus forte dépression depuis 55 ans!). Tous les canaux furent gelés. Dans la grande ville aux 3 millions d'âmes, les tuyaux éclatés furent nombreux, le nombre des automobiles en panne assez impressionnant.

Par contre, à **Nankin**, le 21 Juillet 1932, la *chaleur* était *accablante*, le thermomètre dépassant plus de 38° degrés centigrades à l'ombre, et la chaleur s'aggravait d'une *humidité* insupportable.



Forme et limites de la Chine.

La Chine a la forme d'un grand triangle isocèle à base courbe, dont le sommet coïncide avec le grand massif montagneux du plateau de Pamir au centre de l'Asie, et dont les rivages du Pacifique forment le côté opposé. Du sommet à la base, c'est-à-dire de l'ouest à l'est, dans sa plus grande longueur, la Chine mesure plus de 5.000 kilomètres, tandis que du nord au sud, dans sa plus grande largeur, voisine de la côte maritime, on en compte plus de 3.000. Enfermée entre 2 chaînes de montagnes divergentes qui vont aboutir, la septentrionale à la mer d'Okhotsk, la méridionale à la mer de Chine, en Cochinchine, elle comprend la presque totalité du versant du Pacifique. — La Chine se divise en 2 parties distinctes : la Chine proprement dite et les pays tributaires. Ceux-ci occupent l'ouest et le nord du vaste espace triangulaire exposé plus haut.



BORNES DE LA CHINE
中國境界

Échelles: 0 500 1000 2000 3000 li
0 500 1000 2000 kilomètres

"La Chine, cette contrée dont il est tant parlé, et qu'on connaît si peu..." Dr Legendre
 "Deux années au Setchouen", page II.

GÉOGRAPHIE DE LA CHINE.

La Chine est un vaste État de l'Asie, érigé (constitué) en République le 12 février 1912.

- Elle est divisée en
- 1) **28 PROVINCES**. la Chine proprement dite, qui comprend 18 provinces; la *Mandchourie*, qui comprend les 3 provinces extérieures: le *Liao-ning* (ancien Fong-t'ien, **Fengtien**) le *Ki-lin* (**Kirin**), le *Hé-long-kiang* (**Heilungkiang**), le *Sin-kiang*, le *Jehol*, le *Tchagar*, le *Soei-yuen*, le *Ning-hia*, le *Ts'ing-hai* (ou le *Kou-kou-Nor*) et le *Si-k'ang* (Marches Tibétaines) qui forme maintenant la 28^e province.
 - 2) **PAYS SUJETS**: la Mongolie Extérieure, le Tibet, etc.

- 1) **LE NOM**: *Chine*, à cause de la dynastie des Ts'in 秦. = Les Romains l'appelèrent *Serica* (pays de la soie). = Au Moyen-Age, *Cathai* (Marco Polo, voyageur italien du XIV^e siècle). = Empire du Milieu 中國 (nom donné par les Chinois à la province du Ho-nan). = *La nation policée* 華國. = *Han-jen* 漢人 [célèbre 5^e dynastie; 25 souverains, qui régnèrent d'abord à Si-ngan fou (**Sianfu**) 西安府 (au Chen-si), puis à Lo-yang 洛陽 ou Ho-nan fou 河南府 (au Ho-nan)].
- 2) **LES BORNES**: du plateau de Pamir à l'Océan Pacifique, — du fleuve Amour ou Hé-long-kiang (**Heilungkiang**) à l'Himalaya.
 - au **Nord** la *Sibérie* (à la Russie), capitale Irkoutsk (près du très profond lac Baïkal), sur un affluent de l'Iénisseï.
 - à l'**Ouest**, le Turkestan chinois oriental (ou *Sin-kiang*), capitale Ouroumtsi (**Urumchi**), le *Tibet*, capitale Lhassa, le *Ts'ing-hai* (**Chinghai**) ou *Kou-kou-Nor* (**Kokonor**).
 - au **Sud-Ouest** : l'*Inde anglaise* (l'Hindoustan), capitale Delhi, sur un affluent du Gange.
 - au **Sud**, la *Birmanie* (à l'Angleterre), capitales Mandalay sur l'Irawaddy et Rangoun près de l'embouchure de ce fleuve, le *Tonkin* (à la France), capitale Hanoï sur le fleuve Rouge ou Songkoï; le golfe du Tonkin, (il est très poissonneux, et l'on n'observe, par jour, qu'une seule marée)
 - au **Sud-Est** et à l'**Est**: la mer de Chine méridionale et la mer de Chine orientale (formées par l'Océan Pacifique ou Grand Océan, et unies par le détroit de Formose).
 - à l'**Est**: la mer Jaune (depuis l'embouchure du Yang-tse-kiang); le golfe du Tche-li; la *Corée* (Chosen) (au Japon depuis 1910), capitale Séoul, sur le Kanko).
- 3) **LA SUPERFICIE** totale. 11 millions de kilomètres carrés (le 1/4 de l'Asie). = L'Europe a 10.040.000 km². = Les colonies françaises ont 12 millions de km² peuplés de plus de 70 millions d'âmes. Superficie des 18 provinces (la Chine proprement dite): 4 millions de kilomètres carrés.
- 4) **LA POPULATION**: 475 millions d'habitants (d'après la "Revue nationale chinoise" de mars 1931, pages 89, 90): c'est-à-dire près du 1/4 de la population du monde, estimée en 1930 à plus de 2 milliards d'habitants (1). Le "Bulletin des Douanes Maritimes Chinoises" de mai 1930 donne le chiffre de 438.933.000 habitants. = "Sauvons l'héritage millénaire d'un quart de la population du globe", disait le Dr Ouang Tcheng-ting 王正廷, l'ancien ministre des Affaires Étrangères, dans son discours du 21 décembre 1930, à Nankin.



(1) D'après l'Office permanent de l'Institut international des statistiques de La Haye, la capitale de la Hollande, l'Europe a, en chiffres arrondis, 550 millions d'habitants; l'Asie en a 950 millions.

RELIEF DU SOL. LES MONTAGNES DE LA CHINE (Orographie) 山脈.

[En Août 1929, l'expédition italienne, sous le commandement du duc de Spolète, lieutenant de vaisseau, s'est attaquée au massif du *Karakorum*. Elle avait établi son camp de base à 4.000 mètres d'altitude, à Rodkass, sur le flanc nord-ouest du Masherbrum, un géant de 8.033^m. C'est là que coule le glacier de Baltaro, un fleuve gelé de 50 kilom. de longueur. (le plus long glacier de l'Europe n'a que 24 kilom.)]

A l'époque primaire, les eaux occupaient la plus grande partie de ce qui est la Chine actuelle.

A l'époque tertiaire, se formèrent de grands *plissements*, partant du *plateau central* de l'Asie ou "noeud" du Pamir, qui a près de 5.000^m d'altitude. (1)

= Les montagnes de la Chine se trouvent surtout au N.-O. et au S.-O. Elles sont riches en métaux, qui n'attendent que l'exploitation.

- I) Les **Monts ALTAÏ** mongols 阿爾泰山, au N.-O. du plateau désertique de la Mongolie. Ils atteignent 4.500^m d'altitude (mines d'or et d'argent). = Les Monts Hing-ngan (**Khingan**) 興安嶺 forment, à l'Est, la bordure du plateau central.
- II) Les **Monts T'IENTHAN** 天山 ou "**Monts Célestes**", à l'ouest de la Mongolie et au nord du Kan-sou, 6.000^m d'altitude. Sur un parcours de 2.400 à 2.800 kilomètres, ils étalent leurs crêtes dentelées et couvertes de neiges éternelles (le mont Khan-Tengri a 7.300^m).
- III) L'**Altyn-tagh** 阿爾金山 (au sud du Sin-kiang) et le **KOEN-LUEN** 崑崙山 (entre le Sin-kiang et le Tibet). Les Monts Koen-luen (6.480^m), ont une altitude moyenne supérieure à celle de l'Himalaya, et atteignent 7.730^m au Mont Tagherma. = Le Koen-luen se divise en 4 groupes
- 1) l'**A-la-chan** 賀蘭山, puis le plateau de l'Ordos (au Soei-yuen, au sud du grand coude du Hoang-ho), le plateau du Chan-si, les Monts **In-chan** 陰山, au sud de la Mongolie. = Les Monts du **Kan-sou** ou de Richthofen (explorateur allemand), au nord du lac Kou-kou Nor, atteignent 5.000^m. (Le *Mont Blanc*, en France, qui est le plus haut de l'Europe, a 4.810 mètres).
 - 2) le **Koen-luen oriental** 崑崙, 4.000^m. Il sépare les bassins du Hoang-ho et du Yang-tse-kiang. Il se subdivise en
 - a) **Si-k'ing-chan** 西傾山 (au sud du Kan-sou),
 - b) l'épais **Ts'in-ling** 秦嶺 (au Kan-sou et au Chen-si) rochers abrupts, torrents, sombres forêts...;
 - c) **Fou-nieou chan** 伏牛山 (au Ho-nan). Il est couvert de rangées de chênes.
 Ces 3 chaînes élevées ne peuvent être franchies facilement qu'à leurs extrémités.
 - 3) le **Min-chan** 岷山, qui sépare le Kan-sou du Se-tch'oan.
 - 4) le **Kieou-long** 九龍, qui sépare le Han-kiang du Yang-tse-kiang. C'est entre ces 2 dernières chaînes que se trouve le célèbre passage (col) de Ou-ting 五丁 (la "route du Bœuf d'or" 金牛道), par où passe le Kia-ling-kiang pour entrer dans le Se-tch'oan.
- IV) L'**HIMALAYA** 喜馬拉雅山, gigantesque muraille qui se dresse au sud du plateau central. L'Himalaya s'étend entre les vallées de l'Indus et du Brahmapoutre, sépare l'Hindoustan du Tibet, et renferme les cimes les plus élevées du monde (le *Mont Everest* a 8.842^m; le célèbre **Gaurisankar** a 7.022^m). L'Himalaya a une longueur de 2.250 kilomètres.
- = Le *plateau du Tibet*, 4.500^m, le plus haut du monde, se trouve entre l'Himalaya et les Monts Karakorum 喀喇崑崙山 (à l'ouest du Tibet).
 - = Le haut *plateau du Se-tch'oan* ou de Tch'eng-tou (de grès rouge, très fertile), est entouré de montagnes de 6.000^m d'altitude, appelées les "*Alpes du Se-tch'oan*".
 - = Les 3 *plateaux* successifs du Yun-nan (2.300^m), du Koei-tcheou (1.500^m) et du Koang-si (300^m) s'abaissent en terrasses vers le golfe du Tonkin.
- V) Le **NAN-CHAN** 南山, "*Monts du Sud*" (au nord du Koang-tong. Il forme la barrière naturelle entre les bassins du Yang-tse-kiang et du Si-kiang.

3 passes: { de Koei-ling 桂嶺, entre le Koei-kiang et le Siang-kiang.
de Tché-ling 摺嶺, entre le Pé-kiang et le Siang-kiang.
de Mei-ling 梅嶺, entre le Pé-kiang et le Kan-kiang.

Les 5 montagnes sacrées de la Chine sont:

- 1/ le **T'ai-chan** 泰山 (au Chan-tong) (mont sacré de l'Est),
- 2/ le **Heng-chan** 恒山 (au Chan-si) mont sacré du Nord),
- 3/ le **Song-chan** 嵩山 (au Ho-nan) mont sacré du Centre),
- 4/ le **Hoa-chan** 華山 (au Chen-si) mont sacré de l'Ouest),
- 5/ le **Heng-chan** 衡山 (au Hou-nan) mont sacré du Sud).

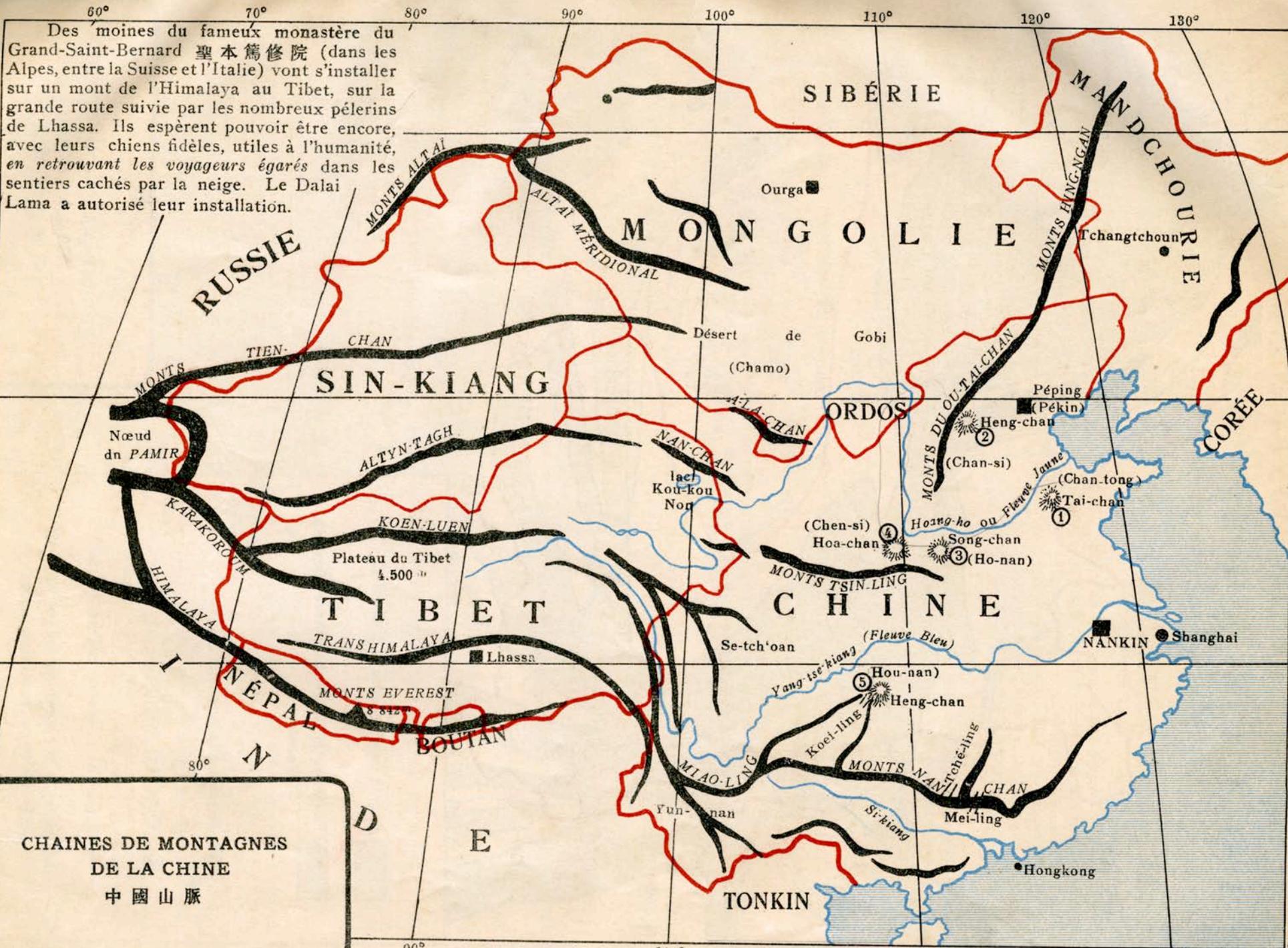
(1) La traversée en autochenilles du Pamir fut l'étape la plus ardue de l'expédition Citroën Transasiatique. (Croisière Citroën Centre-Asie: Beyrouth-Pékin-Saïgon).

Le groupe "Pamir" déboucha enfin dans la plaine de Kachgarie, et atteignit Kachgar le 19 Septembre 1931. (voir carte, page 40)

= Au Se-tch'oan se trouve la montagne célèbre *Ngo-mei-chan* 峨眉山, un des plus beaux sites de l'Asie. Pèlerinage bouddhique fort célèbre (O-mei-hien).

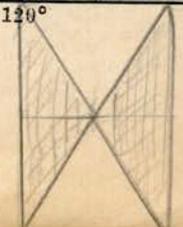


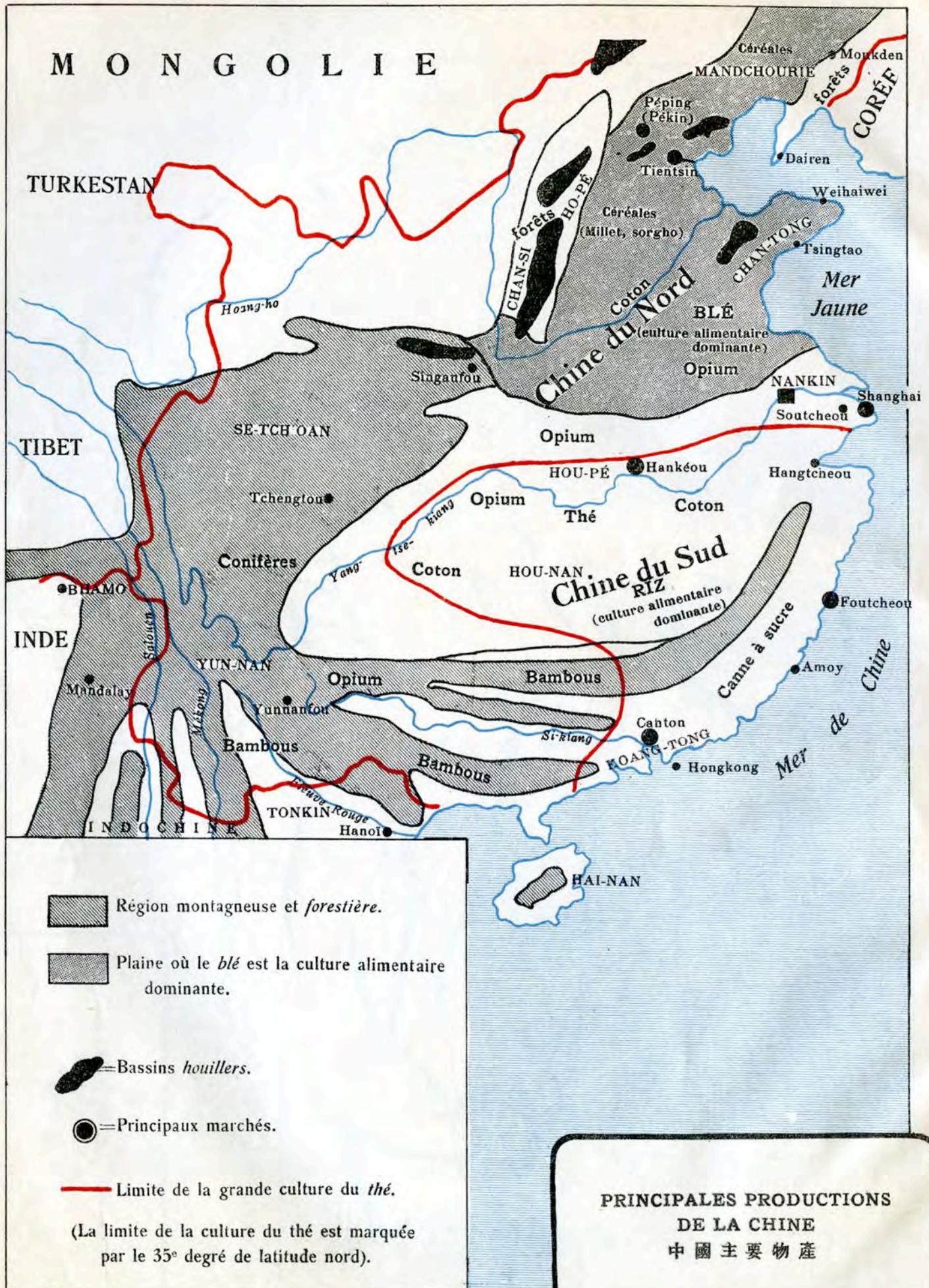
= Au Hou-pé: montagne célèbre *Ou-tang-chan* 武當山. Pèlerinage taoïste très fréquenté (massif du Siang-yang-fou).



Des moines du fameux monastère du Grand-Saint-Bernard 聖本篤修院 (dans les Alpes, entre la Suisse et l'Italie) vont s'installer sur un mont de l'Himalaya au Tibet, sur la grande route suivie par les nombreux pèlerins de Lhassa. Ils espèrent pouvoir être encore, avec leurs chiens fidèles, utiles à l'humanité, en retrouvant les voyageurs égarés dans les sentiers cachés par la neige. Le Dalai Lama a autorisé leur installation.

CHAINES DE MONTAGNES DE LA CHINE
中國山脈





-  Région montagneuse et forestière.
-  Plaine où le blé est la culture alimentaire dominante.
-  Bassins houillers.
-  Principaux marchés.
-  Limite de la grande culture du thé.

(La limite de la culture du thé est marquée par le 35° degré de latitude nord).

PRINCIPALES PRODUCTIONS DE LA CHINE
中國主要物產

LA FAUNE 動物 ET LA FLORE 植物 DE LA CHINE.

La **FAUNE** est "l'ensemble des animaux que produit une région déterminée" Elle varie d'après le climat et le sol de la Chine.

- 1) **Animaux sauvages.** Ni lions, ni éléphants (excepté au sud du Yun-nan) Panthères et ours (dans les montagnes). = **TIGRES** nombreux au Koei-tcheou, au Koang-si, au Koang-tong et au Fou-kien. = Singes près du Tibet, dans les Monts du S.-E. et du sud du Ngan-hoei. = **Yaks** et ânes sauvages près du Tibet. = **Sangliers**, dans le Sud, jusque dans le bas Yang-tsé.
Daims, blaireaux, civettes, fouines, belettes, chats sauvages etc.
- 2) **Animaux domestiques:** chevaux, ânes, mulets, chameaux, moutons de Mongolie, chèvres du Sin-kiang et du Tibet, porcs, etc. Les poneys de la Mongolie sont célèbres dans toute la Chine.
- 3) **Oiseaux:** près de 1031 espèces: canards, oies, poules, pigeons etc.
- 4) **Reptiles.** Peu de serpents redoutables, excepté le **COBRA** au Koei-tcheou, au Koang-si et au Koang-tong. = Grand *python* de 8^m dans les forêts du Yun-nan. = La *vipère* est commune. = Couleuvres innombrables. = Tortues. = Petits *alligators* et *caïmans* dans le Yang-tse-kiang
- 5) **Poissons.** Plusieurs centaines d'espèces; beaucoup sont excellents à manger. = Beaucoup de crabes et de crevettes. = **Huitres** 海蚌 nombreuses sur les côtes du Tché-kiang, et à Ta-kou 大沽 (au Ho-pé)

La **FLORE** est "l'ensemble des végétaux (plantes) qui croissent dans une région". La flore de la Chine est très riche. 12.000 espèces.

- 1) *Région du Nord* (du Hoang-ho). Hiver très rigoureux. Coton, riz, sésame, **SORGHO** (ou kaoliang) qui sert à fabriquer le fameux alcool de ce nom, **BLÉ**, chanvre, **TABAC**, millet, orge. = Le bambou y a été importé comme le kaki et le prunier. Arbres fruitiers au Chan-tong et dans les provinces de l'Ouest.
- 2) *Région du Centre* (du Yang-tse-kiang) Hiver moins rigoureux. **OPIUM**, bambous, orangers et kakis. = **THÉ**, camphrier, **COTON**, blé, maïs, **RIZ**. Arbre à laque, à suif, à cire et à vernis. = Mûrier et **SOIE**.
- 3) *Région du Sud* (du Si-kiang) Pluies fréquentes en été. Riz, canne à **SUCRE**, **ORANGES**, **THÉ**, bananier, palmier, ananas, ébénier, acajou, **teck**...

= Actuellement, en Chine, beaucoup de fleurs importées d'Europe Les Chinois sont des horticulteurs réputés.

= La Chine est un pays riche et agricole, dans lequel tout exploitant paie une taxe annuelle à l'État. Peu de grandes exploitations. Le matériel agricole reste encore rudimentaire. = L'horticulture est très développée; grande variété de fruits. = Le froment, l'avoine, l'orge, le maïs, le millet, le sorgho, les pois et les fèves sont cultivés avec succès dans le Nord.

Le riz, la canne à sucre, le thé, l'indigo dans le Sud.

Importante production de coton dans le Centre.

Le thé de Chine est en décroissance, par suite de la concurrence du thé de Ceylan et des Indes.

L'**arachide** 落花生 ou pistache de terre, est un excellent produit d'exportation (graines écosées ou non, huiles et tourteaux, exportés surtout aux États-Unis et en France) près de 200.000 tonnes exportées du Chan-tong.

= Dans le monde il n'y a pas de paysannat qui donne une telle impression d'attachement au sol. En Chine, la vie et la mort tout entières se passent sur la terre dont on a hérité; l'homme appartient à la terre, ce n'est pas la terre qui appartient à l'homme. Le sol ne laissera pas partir ses enfants; ceux-ci, se multipliant tant qu'on voudra, resteront sur ce sol, arrachant à la nature ses dons parcimonieux par un travail toujours plus assidu. "Chinese Economic Journal", Septembre 1931.

= La Chine n'arrive pas à nourrir ses 400 millions d'habitants. Pourquoi? *Instruments agraires* datant de la plus haute



L'arachide est originaire du Brésil.

antiquité, méthodes de rendement non scientifiques. (Mr Élie Faure, à Shanghai, le 27 Octobre 1931)

= Les procédés de culture sont rudimentaires. Le fermier chinois est actif, ses connaissances empiriques, fruit de longues années d'expérience sont vastes, mais il ignore totalement la technique moderne. (Conférence de l'Institut des Relations du Pacifique) 太平洋會議 公教教育叢刊, Shanghai, Octobre 1931.

= Le revenu moyen du paysan chinois est en général de 20 dollars argent par an, tandis que l'ouvrier d'usine gagne 15 dollars par mois!

= "Le paysan chinois est heureux, non pas qu'il jouisse d'un grand confort matériel, mais parce qu'il se souvient des anciens philosophes chinois qui lui ont appris à apprécier le bonheur d'une vie simple et la valeur de la dignité humaine" (Discours prononcé le 2 juin 1926 par S.E. Tchou Tch'ao-sin 朱兆莘, premier délégué de la Chine à la 8^e session de la Conférence Internationale du Travail, à Genève.

LES PRODUCTIONS MINÉRALES DE LA CHINE 礦產.

La Chine détient le monopole pour la production de 2 métaux: l'antimoine et le tungstène.

Les ressources de la Chine en minerais divers sont *immenses* et ne sont que très relativement exploitées. Les gisements de houille dépasseraient en importance ceux du monde entier. (Annuaire du Commerce International; Annuaire Bleu. 1930, page 1092).

Le sous-sol de la Chine est extrêmement riche, et renferme d'importantes réserves de houille, de minerais de fer, d'antimoine, d'étain, de cuivre, de plomb; du tungstène, du sel, du soufre, etc... Des gisements de *pétrole* existent dans plusieurs provinces (puits du Se-tch'oan; Kan-sou, Chen-si, Sin-kiang).

—D'après "l'Annuaire du Commerce Extérieur" de 1929, les dernières estimations de la *production* minérale seraient (en tonnes): houille, près de 16 millions, minerai de fer, 1.500.000, antimoine, 22.347; plomb, 13.527, étain, 10.000; cuivre, 1.342, argent, 50.000 onces; or, 71.582 onces, 100.000 taëls poids d'or (en 1930).

I°) **CHARBON.** La plupart des 25 provinces et les 3 provinces extérieures de la Mandchourie en produisent. En 1925 la production atteignit 25 millions de tonnes. Les bassins les plus riches sont

- | | |
|---|--|
| <p>1) les bassins de K'ai-p'ing 開平 (au Ho-pé), charbon bitumineux. La "Kailan Mining Administration Co" a été formée en 1912 de l'union de la Cie chinoise de K'ai-ping et de la Cie anglaise de Loan tcheou. Le siège social est à T'ien-tsin. Elle possède 5 mines, dont la principale, T'ang-chan, se trouve dans le grand bassin houiller de K'ai-p'ing (250 k²), dans l'est du Ho-pé. Le chemin de fer de Pépin à Moukden la traverse dans toute sa longueur, voisine de 30 kilom. La production annuelle des 5 mines est de 5 millions $\frac{1}{2}$ de tonnes, 30.000 ouvriers. = La houille, transportée par chemin de fer, est embarquée au port de Ts'in-wang-tao, qui se trouve à 160 kilom. à l'est de T'ang-chan. (Voir la carte page 17).</p> | <p>2) la Fushun 撫順 Collieries Co (en Mandchourie), à 35 kilom. à l'est de Moukden, et qui est une filiale du chemin de fer japonais le "Sud Mandchourien". Elle a produit en 1930 8 millions 200.000 tonnes (voir page 38). Plus de 11.000 Chinois y travaillent.</p> <p>3) les <i>houillères du Chan-si</i> et du Ho-nan, "Péking Syndicate", produisant de l'<i>anthracite</i> très apprécié,</p> <p>4) les mines de P'ing-hiang 萍鄉 (à l'ouest du Kiang-si) (voir p. 29) alimentant les hauts-fourneaux pour le fer et l'acier de Han-yang (au Hou-pé), charbon bitumineux,</p> <p>5) les mines de Pouo-chan (Poshan) 博山 (au Chan-tong), riches en anthracite supérieur qui ne contient que fort peu de déchets.</p> |
|---|--|

—Cependant, le commerce extérieur du charbon est faible, et ne dépasse pas 2 millions de tonnes, tant aux importations qu'aux exportations — La Chine produit maintenant 80 fois moins de houille que l'Angleterre, bien qu'elle ait des bassins houillers 30 fois plus étendus; l'industrie extractive y est encore fort primitive et attend une exploitation rationnelle et **perfectionnée**. Le manque de moyens de locomotion entrave aussi l'extraction de la houille. La Chine importe environ 2 millions de tonnes de charbon par an, principalement du Japon. "Bulletin commercial d'Extrême-Orient", avril 1929, page 171.

II°) **MINÉRAIS DE FER.** Les ressources paraissent abondantes dans le Chan-si, le Hou-pé, le Ngan-hoei, etc., où le minerai se présente mêlé au charbon. *Le gisement le plus important* est celui de Ta-yé 大冶, près de Han-k'èou (917.000 tonnes en 1928). Il est exploité par la Cie Han-yé-p'ing (**Han-yang**, Ta-yé, **P'ing-hiang**) à capitaux presque exclusivement japonais (près de 50 millions de yens) Ce gisement alimente l'important groupe métallurgique de Han-yang (voir page 25). = L'exportation des minerais de fer de Ta-yé et des *mines du Chan-tong* augmente notablement, depuis que des sociétés sino-japonaises les contrôlent.

III°) L'**étain** est le principal minerai exporté du Yun-nan. = 8 à 10.000 tonnes par an d'étain métallique sont expédiées à Hong-kong par le chemin de fer de Yun-nan fou à Haïphong Un petit chemin de fer de 70 kilom. à voie de 0^m 60 relie Mongtseu aux mines de Ko-kieou. Jusqu'à 30.000 mineurs travaillent aux mines d'étain de Ko-kieou 箇舊, à 30 kilom. à l'ouest de Mong-tse (voir page 36). Le Yun-nan est aussi un important producteur de *cuivre* (mines importantes) et de *plomb*.

IV°) L'**antimoine** est le produit le plus célèbre du Hou-nan, et la production (voir page 31) suffirait presque à *ravitainer le marché mondial*. Dans les périodes prospères, la Chine en expédie jusqu'à 12.000 tonnes par an, dont la moitié environ à destination d'Amérique, et le reste en Angleterre, en France et au Japon.

V°) **Wolfram** 錳酸鈾 (ou minéral de tungstène) 煤色硬質之金屬 (fusible à 2.974° seulement), employé pour la fabrication de l'acier au tungstène 錳; (la Chine en a le monopole). Des gisements importants se trouvent surtout au KIANG-SI, puis au Koang-tong et au Hou-nan.

VI°) **Sel.** Cette industrie constitue un monopole du Gouvernement, et donne une production annuelle moyenne de 2 millions de tonnes. Mines du Se-tch'ouan, du Yun-nan, du Chan-si, du Chen-si, du Sin-kiang et de la Mongolie. = Marais salants du Ho-pé, du Kiang-sou, du Fou-kien, du Koang-tong et du Liao-ning.

= En Mandchourie, d'après des statistiques chinoises, dans les 2 provinces du Liao-ning et du Ki-lin, près de 600 mines seraient en exploitation, dont 234 pour l'or, 213 pour le charbon, 60 pour le plomb, 28 pour le cuivre, 26 pour le fer, 21 pour l'argent. D'importants gisements de schistes bitumineux recouvrent le grand bassin houiller de Fou-chun (Fushun 撫順), et donnent, par distillation, des huiles lourdes (le célèbre mazout 重油, qui est le résidu combustible de la distillation des pétroles bruts de toutes origines, et dont le pouvoir calorifique est supérieur d'un quart à celui du charbon: 10.000 calories contre 8.000). Les usines japonaises de Fushun ont produit environ 1 million de tonnes de mazout en 1930.

= A Kanchengtzu, au fond de la baie de Dairen, la puissante compagnie japonaise du "Sud Mandchourien" a construit un pier (une jetée) pour une capacité de 3.800.000 tonnes de houille de Fushun. (voir p. 38). = 4 navires de 8.000 tonnes peuvent y être chargés en même temps à la cadence de 900 tonnes par heure (at the rate of 900 tons per hour): équipement ultra-moderne. Le parc de charbon peut contenir 3 millions de tonnes garantissant ainsi une prompt expédition.

= Les mines de charbon du "Sud Mandchourien" ont des réserves évaluées à 1 milliard de tonnes qui alimentent ses usines, ses locomotives et ses navires. 8.200.000 tonnes ont été extraites des mines de Fushun 撫順 (voir carte p. 37) en 1930. La compagnie opère avec des machines américaines et allemandes qui permettront bientôt de doubler la production.

= La compagnie du "Sud Mandchourien" possède aussi de grandes aciéries à Anshan 鞍山 (voir carte p. 37); les hauts fourneaux ont produit 210.000 tonnes d'acier en 1930.

= On trouve des minerais de molybdène (銅化) au Fou-kien, qui sont totalement dépourvus d'étain.

= Le Vénézuéla est le second producteur du monde en hydrocarbure (pétrole), et la production pourrait encore être considérablement augmentée.

(Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie, 11 Février 1931. p. 583).

= Production du naphte (pétrole). Bien que la Russie, en 1929-1930 ait produit 17 millions de tonnes, et qu'on en prévoise 26 millions pour 1932-1933, elle n'a cependant pas doublé sa production pétrolière depuis 1913. La Roumanie l'a presque triplée, les Indes Néerlandaises plus que triplée, les États-Unis plus que quadruplée, et le Pérou sextuplé.



= Le pétrole détrône la houille, et ce phénomène n'est pas étranger à la gêne ressentie par l'industrie charbonnière mondiale depuis la Grande Guerre.

= Des gisements considérables de schiste bitumineux ont été découverts à Fushun qui est situé à une quarantaine de kilomètres de Moukden. Les gisements se trouvent au-dessus des veines de charbon et ont environ 150m d'épaisseur. On estime très largement à 5 milliards de tonnes ces gisements qui représenteraient ainsi une réserve capable de ravitailler le Japon pendant un siècle.

"Bull. com. d'Extr.-Orient", juin-juillet 1928, p. 222.

= Les usines et forges du Hanyehping (Han-yé-p'ing), la plus importante organisation économique de ce genre existant en Chine, contrôle ses plus riches mines de fer en exploitation à l'heure actuelle. Des firmes et des banques japonaises ont consenti divers emprunts aux usines Hanyehping qui, (avec les intérêts impayés compris) se monteraient aujourd'hui à près de 50 millions de yens. (le Yen vaut un peu plus que le dollar).

Le Revue nationale chinoise, Janvier 1930, page 185.

中國國民集誌

LES FLEUVES 江河.

“Le Yang-tse-kiang est un producteur de richesse, tandis que le Hoang-ho est un destructeur de prospérité”.

La Chine est un des pays les mieux arrosés du monde. Ses 2 plus grands fleuves viennent du Tibet (comme ses montagnes) et la parcourent de l'Ouest à l'Est. Il y a 3 fleuves principaux.

LE HOANG-HO 黄河

I° Au nord, le “capricieux” (vagabond) Hoang-ho ou le *Fleuve Jaune* (Yellow River) surnommé le Crève-cœur de la Chine, le Fleuve incorrigible, le Fléau des enfants de Han.

Arrose 1 capitale, rive droite: Lan-tcheou fou (**Lanchowfu**) 蘭州府 (au Kan-sou) (voir carte de la page 20).

Traverse 9 provinces. le Ts'ing-hai, le Kan-sou, le Ning-hia, le Soei-yuen, le Chen-si et le Chan-si (dont il forme la limite à l'ouest et un peu au sud), le Ho-nan, le Ho-pé (ancien Tche-li) et le Chan-tong.

Source au sud du lac Kou-kou Nor (mer Bleue), aux 2 lacs Tsaring Nor et Oring Nor; il passe au nord du plateau des Ordos, où il décrit la grande boucle des Ordos, longe à l'ouest le plateau du Chan-si et se jette dans le golfe du Tche-li depuis 1852.

Longueur 4.500 kilomètres (le Nil, en Égypte, 6.400 kilom., est le plus long fleuve du globe).

AFFLUENTS:

- | | | |
|-------------|---|---|
| Rive gauche | } | 1) le SI-NING-HO 西寧府 arrose Si-ning fou (Siningfu) 西寧府, la nouvelle capitale du Ts'ing-hai (ou Kou-kou-Nor) et reçoit le Ta-t'ong-ho 大通河 (voir la carte page 20). |
| | | 2) le FEN-HO 汾河 arrose T'ai-yuen fou (Taiyüanfu) 太原府, la capitale du Chan-si, et Kiang-tcheou (Kiangchow) 絳州 (carte page 18) |
| Rive droite | } | 1) le TAO-HO 洮河 arrose Tao-tcheou (Taochow) 洮州 (au Kan-sou) (carte page 20). |
| | | 2) le WEI-HO 渭河 passe au nord et près de Si-ngan fou (Sianfu) 西安府, la capitale du Chen-si, et reçoit le King-ho 涇河, qui arrose Pin-tcheou (Pinchow) 郿州, et le Lo-ho 洛水, qui arrose T'ong-tcheou fou (Tungchowfu) 同州府 (carte page 19). |
| | | 3) le LO-HO 洛河 arrose Lo-yang 洛陽 ou Ho-nan fou (Honanfu) 河南府 (au Ho-nan) (carte page 22) |

LE YANG-TSE-KIANG 揚子江.

II° Au centre, le “majestueux” Yang-tse-kiang (le fleuve du royaume de Yang, improprement dénommé, le *Fleuve Bleu*).

Arrose 3 capitales de provinces: rive droite: Ou-tch'ang (**Wuchang**) 武昌 (au Hou-pé), rive gauche: Ngan-k'ing (**Anking**) 安慶 (au Ngan-hoei), rive droite Tchen-kiang (**Chinkiang**) 鎮江, la nouvelle capitale du Kiang-sou.—Le Fleuve Bleu arrose aussi Nankin (**Nanking**) 南京, la nouvelle capitale de la République chinoise (voir carte de la page 23).

Analogie, ressemblance avec le fleuve le *Danube* (en Europe), qui arrose également *trois* capitales: Vienne, la capitale de l'Autriche; Budapest, la capitale de la Hongrie; Belgrade, la capitale de la Yougoslavie.

Traverse 8 provinces: le Si-k'ang, le Yun-nan, le Se-tch'oan, le Hou-pé, le Hou-nan, (le limite au nord), le Kiang-si, le Ngan-hoei et le Kiang-sou.

Source: au sud du Hoang-ho; il coule au sud du plateau du Se-tch'oan, et il se jette dans la mer de Chine orientale au nord de Changhai (**Shanghai**).

Longueur: 5.080 kilomètres (c'est le 3^e fleuve du monde, après le *Nil*, et après l'*Amazone* (au Brésil), qui a 5.500 kilomètres).

Nom: d'abord Mur-ussu 穆魚伊烏蘇河 “eau sinueuse”, puis Kin-cha-kiang 金沙江 “fleuve au sable d'or” jusqu'au Yun-nan.

AFFLUENTS principaux:

- | | | |
|--------------------|---|--|
| Rive gauche | } | 1) le YA-LONG-KIANG 雅 礮 江 (dans le Si-k'ang et au sud du Se-tch'ouan). (carte p. 26). |
| | | 2) le MIN-KIANG 岷 江 passe près de Tch'eng-tou (Chengtu) 成都, la capitale du Se-tch'ouan, arrose Siu-fou (Suifu) 叙州府 (au confluent), et reçoit le Tse-choei 資水 (carte p. 26). |
| | | 3) le KIA-LING-KIANG 嘉 陵 江 arrose Tch'ong-k'ing (Chungking) 重慶 (au confluent) (au Se-tch'ouan). (cartes p. 20 et 26). |
| | | 4) le HAN-KIANG 漢 江 (700 kilom., comme la Seine en France arrose Han-k'ou (Hankow) 漢口 (au Hou-pé). (cartes p. 19 et 26). |
| Rive droite | } | 1) le OU-KIANG 烏 江 passe au nord de Koei-yang (Kweiyang) 貴陽, la capitale du Koei-tcheou. (carte p. 32). |
| | | 2) le LI-KIANG 澧 江 arrose Li-tcheou (Lichow) 澧州 (au Hou-nan). (carte p. 30). |
| | | 3) le YUEN-KIANG 沅 江 arrose Tch'ang-té fou (Changteh) 常德 (au Hou-nan). (carte p. 30). |
| | | 4) le TSE-KIANG 資 江 arrose Pao-k'ing (Paoking) 寶慶 (au Hou-nan). (carte p. 30) |
| | | 5) le SIANG-KIANG 湘 江 arrose Tch'ang-cha (Changsha) 長沙, la capitale du Hou-nan. (carte p. 30). |
| | | 6) le KAN-KIANG 贛 江 (700 kilom.) arrose Nan-tch'ang (Nanchang) 南昌, la capitale du Kiang-si, (carte p. 29). |

—Le Li-kiang, le Yuen-kiang, le Tse-kiang et le Siang-kiang se jettent dans le grand lac **Tong-t'ing** (**Tung-ting**) 洞庭湖 (au Hou-nan). (carte p. 30).

—Le Kan-kiang se jette dans le lac **P'ouo-yang** (**Poyang**) 鄱陽湖 (au Kiang-si). (carte p. 29)

LE SI-KIANG 西 江

III° Au sud, le *fertilisant* Si-kiang (le *Fleuve de l'Ouest* ou West River), qui arrose une riche et fertile vallée.

Arrose 1 capitale, rive gauche: Canton 廣州. (carte p. 33)

Traverse 4 provinces le Yun-nan, le Koei-tcheou (le limite au sud), le Koang-si et le Koang-tong.

Source: au plateau (2.025^m d'altitude) du Yun-nan, à l'est. Il se jette dans la mer de Chine méridionale par un vaste delta.

Nom: d'abord Nan-pan-kiang ou Pa-ta-ho 入達河, ensuite Hungshui-kiang ou Hong-choei 紅水 ("eau rouge"), enfin Si-kiang depuis son confluent avec le Yeou-kiang.

Longueur: 2.000 kilomètres (le double de la *Loire*, qui est le plus long fleuve de la France).

AFFLUENTS:

- | | | |
|--------------------|---|--|
| Rive gauche | } | 1) le PÉ-P'AN-KIANG 北 盤 江 (au Koei-tcheou). (carte p. 32). |
| | | 2) le LIEOU-KIANG 柳 江 arrose Lieou-tcheou fou (Liuchowfu) 柳州府 (au Koang-si) (p.35) |
| | | 3) le KOEI-KIANG 桂 江 arrose Koei-lin (Kweilin) 桂林 et P'ing-lo (Pinglo) 平樂 [son confluent est près de Ou-tcheou (Wuchow) 梧州 (au Kaong-si)]. (carte p. 35). |
| | | 4) le PÉ-KIANG 北 江 [son confluent est près de San-choei (Samshui) 三水 (au Koang-tong)] p.33 |
| | | 5) le TONG-KIANG 東 江 arrose Hoei-tcheou (Waichow) 惠州 (au Koang-tong). (p. 33). |
| Rive droite | } | Le YEOU-KIANG 右 江 vient du Yun-nan; il arrose Nan-ning (Nanning) 南寧 rive gauche, la nouvelle capitale du Koang-si, son confluent est près de Siun-tcheou (Sunchow) 潯州. (p. 35). |
| | | Il reçoit le Li-kiang 麗 江, qui arrose Long-tcheou (Lungchow) 龍州 (au Koang-si) (p. 35) |

=Le Yang-tse-kiang, qui est le 3^e fleuve du monde pour la longueur, est aussi le 3^e fleuve du monde pour le volume de ses eaux, son débit étant de 21.000 mètres cubes en moyenne par seconde. (L'Amazone roule 80.000 m. c., et le Congo, en Afrique équatoriale 48.000 m.c.)

Le Kiang, le grand Fleuve, l'artère vitale d'une vallée peuplée de 200 millions d'âmes...

"cette riche et fertile vallée du Yang-tsé, la mère nourricière de la Chine"



CINQ FLEUVES DE MOINDRE IMPORTANCE.

- 1) au nord, l'*Amour* (ou Hé-long-kiang 黑龍江, 4.400 kilom. dont le **Soungari** 松花江, 1.000 kilom. est l'affluent rive droite et arrose Ki-lin fou (**Kirin**) 吉林, la capitale, et Kharbine (**Harbin**) 哈爾濱 au Ki-lin (**Kirin**) (voir la carte p. 38).
- 2) le **Liao-ho** 遼河 (900 kilom.) arrose Nieou-tchoang (**Newchwang**) 牛莊, au Liao-ning (ancien Fong-t'ien (**Fengtien**)). (carte p. 37)
- 3) le **Pé-ho** 白河 ("rivière blanche"). Il vient du Tchagar, arrose T'ien-tsin (**Tientsin**) 天津, la capitale du Ho-pé, (ancien Tche-li), et se jette dans le golfe du Tche-li. (carte p. 16).
- 4) au centre, le **Hoai-ho** (**Hwai-ho**) 淮河 arrose le Ho-nan et le Ngan-hoei; il se jette dans le lac Hong-tché (**Hungtze**) 洪澤湖. (carte p. 24).
- 5) au sud, le **Min-kiang** 閩江 arrose Fou-tcheou (**Foochow**) 福州, la capitale du Fou-kien, et se jette dans la mer de Chine orientale. (carte p. 28).

— Le **Hoang-ho** est peu navigable. On y compte 104 rapides. Il est surtout utilisé dans les derniers 40 kilomètres avant son embouchure. Les navires de plus de 2 mètres de tirant d'eau ne peuvent y entrer. Aucune ville importante sur son cours moyen et inférieur "C'est un *voisin dangereux dont on s'écarte*".

— Le **Si-kiang** est navigable pour les vapeurs de 2^m de tirant d'eau, en temps ordinaire jusqu'à Outcheou (**Wuchow**) 梧州 (au Koang-si) (carte p. 35)

— Le **Yang-tse-kiang** forme avec ses affluents un admirable réseau navigable. Il roule 50 fois plus d'eau que le *Rhône*, le plus abondant des fleuves de France.

Les vapeurs vont de Changhai (**Shanghai** 上海 à 70 kilomètres de la mer), à Han-k'ou (**Hankow**) 漢口, centre de l'exportation du thé (1.000 kil.), à I-tch'ang (**Ichang**) 宜昌 (1.550 kil.), à Siu-fou (**Suifu**) 叙州府 (2.800 kilom.) et même parfois au delà de ce terminus ordinaire de la navigation, jusqu'à Kia-ting 嘉定 (carte p. 26).

— Actuellement, 3 *ponts en fer* franchissent le Hoang-ho :

- 1) à Lan-tcheou fou (**Lanchowfu**), pont de 210^m de long, supporté par 4 piliers. (carte p. 20).
- 2) au nord de Tcheng-tcheou (**Chengchow**) 鄭州 (au Ho-nan), le magnifique pont de 3.010^m de longueur où passe le chemin de fer du "Ping-han" Pépin à Han-k'ou (Hankow), 1.208 kil. On en construit un autre plus solide, pour permettre aux trains d'accélérer leur vitesse. (carte p. 22).
- 3) à 6 kil. au nord de Tsi-nan (**Tsinan**) (au Chan-tong). C'est le pont du chemin de fer du "Tsin-p'ou" T'ien-tsin à P'ou-k'ou (Pukow) (carte p. 21).

— Le **Mékong** 湄江 4.240 klm. et la **Salouen** 潞江, 2 grands fleuves de l'Indochine, traversent le Yun-nan, à l'ouest. (voir cartes des pages 36 et 42).

— Le **Fleuve Rouge** 紅江 = 富良江 ou **Song-koï**, fleuve de l'Indochine, traverse le Yun-nan au S.-E. Il arrose Hanoi, la capitale du Tonkin. (carte p. 36).

1) *Ichang* est environ à 560 kilom. de Tchongking par la voie du Yangtsé, et les bateaux mettent près de 4 jours pour remonter le fleuve, la navigation y étant très dangereuse à cause des nombreux rapides (峽澗) et des bancs de sable qui coupent le grand fleuve.



2) "Il existe, en Chine, d'admirables voies fluviales, d'immenses artères aux nombreuses et puissantes ramifications, qui prennent leur source à l'extrême frontière occidentale, et parcourent ainsi la Chine d'un bout à l'autre"

Dr Legendre

"Deux années au Setchouen", page 2.

3) Inondations de 1931.

Le niveau des eaux du Yang-tse-kiang atteignait 16^m (!) le 15 août 1931, submergeant Hank'ou, Outchang et Hanyang, les 3 villes sœurs, situées au confluent du Yang-tsé et du Han-kiang. Crue terrifiante, digues rompues..... Sur 50.000 kilom. carrés les bourgades disparaissaient, emportées au fil de l'eau; et les grosses jonques naviguaient sans entraves au-dessus de la ville chinoise de Hank'ou (la désolée). Ce fut un désastre sans précédent, que celui causé par cette inondation; le niveau du Yang-tse-kiang ne redevint normal que le 11 décembre 1931. Au 5 janvier 1932, on comptait près de 80.000 réfugiés à Shanghai, venant des régions du Yang-tsé dévastées par les inondations.

LES NOMS DES 28 PROVINCES 二十 八 省 名

Nous énumérons les 18 provinces (la Chine proprement dite) en allant du nord au sud et de l'est à l'ouest, partant du Ho-pé (ancien Tche-li) en nous dirigeant vers l'ouest.

- 1) le **HO-PÉ** 河北 (en anglais Hopei) signifie le *Nord du Fleuve* (Jaune). (voir la carte page 16).
- 2) le **CHAN-SI** 山西 (Shansi) signifie l'*Ouest des montagnes* (les monts T'ai-hang) 太行, Est du plateau du Chan-si). (carte p. 18).
- 3) le **CHEN-SI** 陝西 (Shensi) signifie l'*Ouest de la fameuse passe* historique de T'ong-koan (Tunkwan) 潼關. (carte p. 19).
- 4) le **KAN-SOU** 甘肅 (Kansu) ou **Kan-tcheou fou** (**Kanchowfu** 甘州府 et **Sou-tcheou fou** (**Suchowfu**) 肅州府 (2 villes sur la route de Lan-tcheou fou (**Lanchowfu**) au Sinkiang). (carte p. 20).
- 5) le **CHAN-TONG** 山東 (Shantung) signifie l'*Est des monts* (le T'ai-chan) 泰山, célèbre lieu de pèlerinage. (carte p. 21).
- 6) le **HO-NAN** 河南 (Honan) signifie le *Sud du fleuve* (le **Hoang-ho**, qui a 4.500 kil.). (carte p. 22).
- 7) le **KIANG-SOU** 江蘇 (Kiangsu) signifie **Kiang-ning** 江寧 (**Nanking**) et **Sou-tcheou** (**Soochow**) 蘇州 (2 de ses principales villes). (carte p. 23).
- 8) le **NGAN-HOEI** 安徽 (Anhwei) ou **Ngan-k'ing** (**Nganking**) 安慶 et **Hoei-tcheou** (**Hweichow**) 徽州 (2 villes principales). (carte p. 24).
- 9) le **HOU-PÉ** 湖北 (Hupeh) signifie le *Nord du lac* (le **Tong-t'ing** qui a 120 kil. de long et 100 kil. de large) (carte p. 25).
- 10) le **SE-TCH'UAN** 四川 (Szechwan) signifie les 4 *rivières* le Yalong-kiang, le Min-kiang, le Kialing-kiang et le Ou-kiang. (carte p. 26).
- 11) le **TCHÉ-KIANG** 浙江 (Chekiang) nom d'une rivière située au sud de la province et appelée "rivière courbe". **Tché** 浙 plier (carte p. 27).
- 12) le **FOU-KIEN** 福建 (Fukien) ou **Fou-tcheou** (**Foochow**) 福州 et **Kien-ning fou** (**Kienningfu**) 建寧府 (2 villes au nord du Min-kiang) (carte p. 28).
- 13) le **KIANG-SI** 江西 (Kiangsi) signifie l'*Ouest du Kiang* (le Kiang-sou). (carte p. 29).
- 14) le **HOU-NAN** 湖南 (Hunan) signifie le *Sud du lac* le Tong-t'ing (**Tungting**) 洞庭湖 (carte p. 30).
- 15) le **KOEI-TCHEOU** 貴州 (Kweichow) vient de la phonétisation de 2 mots du dialecte miao, qui signifient "région en amont". (carte p. 32).
- 16) le **KOANG-TONG** 廣東 (Kwangtung) signifie l'*Est* de l'ancienne province de Koang-tcheou (carte p. 33).
- 17) le **KOANG-SI** 廣西 (Kwangsi) signifie l'*Ouest* de l'ancienne province de Koang-tcheou. (carte p. 35).
- 18) le **YUN-NAN** 雲南 (Yunnan) signifie *au Sud des nuages* et des brouillards (en venant du Se-tch'ouan). (carte p. 36).
- 19) le **SIN-KIANG** 新疆 (Sinkiang) ou Turkestan chinois "nouvelle frontière", annexée à la Chine en 1759, érigée en province en 1882, après la victoire sur les Musulmans. (carte p. 40).
- 20, 21, 22) la **MANDCHOURIE** 滿洲 (Manchuria) le *pays des Mandchous*.
- 23) le **JEHOL** 熱河 (Jehol) signifie la *rivière chaude*. (carte p. 16)
- 24) le **TCHAGAR** 察哈爾 (Tchahar) (nom de tribu), signifie *satellite de corps*. (carte p. 16)
- 25) le **SOEI-YUEN** 綏遠 (Suiyüan) signifie *consolation des absents*. (carte p. 18).
- 26) le **NING-HIA** 寧夏 (Ninghia) le *Ning de la dynastie des Hia?* (carte p. 20)
- 27) le **TS-ING-HAI** 青海 (Chinghai) ou Kou-kou-Nor, dont le nom signifie la *mer Bleue*. (carte p. 20)
- 28) le **SI-K'ANG** 西康 (Sik'ang) s'appelle ainsi du *K'ang de l'Ouest*. (carte p. 26)

La **MONGOLIE** 外蒙古 (Mongolia) vient du mot chinois *Mong-kou*. (carte p. 41)

Le **TIBET** ou **SI-TS'ANG** 西藏 (Tibet) (du nom de sa plus importante préfecture). (carte p. 42)

Les 3 provinces de la Mandchourie sont:
 (20) le **LIAO-NING** 遼寧 (Liaoning) signifie le fleuve **Liao-ho** qui se jette dans le golfe du Liao-tong, et la ville de **Ningyüanchow**, près de ce golfe.



(21) le **KI-LIN** 吉林 (Kirin) vient du nom de sa capitale **Ki-lin** (Kirin)

(22) le **HÉ-LONG-KIANG** 黑龍江 (Heilung-kiang) signifie *fleuve Amour* ou **Hé-long-kiang**, "fleuve du dragon noir" qui, au nord, sépare cette province de la Sibérie russe

SUPERFICIE 二十八行省面積

(PAR ORDRE DÉCROISSANT)

DES 28 PROVINCES.

Chiffres publiés en partie par les "Dossiers de la Commission Synodale de Pékin", novembre 1930. p. 902.

教育叢刊

- 1) le **SIN-KIANG** 新疆 1.822.720 kilomètres carrés. (703.562 milles carrés).
(La Russie d'Europe a 7.070.000 k²).
- 2) le **TS'ING-HAI** 青海 707.000 kilom². (l'Indochine française 737.000 k²).
- 3) le **HÉ-LONG-KIANG** 黑龍江 525.000 k². (La France a 551.000 k², l'Espagne 505.000 k²).
- 4) le **SI-K'ANG** 西康 460.000 k². (l'Allemagne a 474.000 et le Japon 450.000 k²).
- 5) le **YUN-NAN** 雲南 380.000 k². (la Pologne 350.000 k²).
- 6) le **KAN-SOU** 甘肅 312.000 k². (l'Angleterre a 315.000 k² avec l'Irlande; l'Italie 312.000 k²).
- 7) le **SOEI-YUEN** 綏遠 310.969 k² (120.046 milles carrés)
- 8) le **KI-LIN** 吉林 272.000 k²
- 9) le **SE-TCH'UAN** 四川 270.000 k². (autrefois 566.000 k².)
- 10) le **LIAO-NING** 遼寧 263.088 k². (101.865 milles carrés)
- 11) le **KOANG-TONG** 廣東 259.000 k².
- 12) le **TCHAGAR** 察哈爾 251.625 k². (97.118 milles carrés).
- 13) le **JEHOL** 熱河 217.000 k²
- 14) le **HOU-NAN** 湖南 216.979 k². (83.754 milles carrés) (le double du Kiang-sou).
- 15) le **NING-HIA** 寧夏 202.000 k².
- 16) le **KOANG-SI** 廣西 200.000 k².
- 17) le **HOU-PÉ** 湖北 192.557 k² (74.327 milles carrés).
- 18) le **CHEN SI** 陝西 186.611 k². (72.028 milles carrés).
- 19) le **KIANG-SI** 江西 180.000 k²
- 20) le **HO-NAN** 河南 176.000 k².
- 21) le **KOEL-TCHEOU** 貴州 174.000 k².
- 22) le **CHAN-SI** 山西 171.332 k². (66.133 milles carrés)
- 23) le **CHAN-TONG** 山東 145.000 k².
- 24) le **NGAN-HOEI** 安徽 144.680 k². (55.847 milles carrés)
- 25) le **HO-PÉ** 河北 137.894 k². (53.229 milles carrés).
- 26) le **FOU-KIEN** 福建 120.000 k². (le Tonkin a 119.750 k²).
- 27) le **KIANG-SOU** 江蘇 108.790 k². (41.993 milles carrés). (la $\frac{1}{2}$ du Hou-nan).
- 28) le **TCHÉ-KIANG** 浙江 96.400 k². (37.210 milles carrés). (le Portugal a 92.000 k², avec les îles Açores et l'île Madère).

Les 10 provinces qui ont le plus de terres arables sont:

1) le Chan-tong	98 millions de mow (1)
2) le Ho-nan	78 "
3) le Ngan-hoei	74 "
4) le Ho-pé	68 "
5) le Kiang-sou	64.754.717
6) le Hou-pé	59 "
7) le Chan-si	53 "
8) le Tché-kiang	46.412.025
9) le Se-tch'ouan	46.382.000
10) le Kiang-si	46.219.000.

Chaque habitant ne possède, en moyenne, que 2 mow. (La Revue nationale chinoise, Octobre 1930, p. 597).

— La **MONGOLIE EXTÉRIEURE** 外蒙古 830.000 k².— Le **TIBET** 西藏 1.200.000 k².

Le li 里 est une mesure de longueur de 1.800 pieds en valeur absolue, 576 mètres en valeur relative.

(1) Le meou (mow) 畝 est une mesure de surface. La valeur relative = 6,144 ares. (Annuaire de l'Observatoire de Zi-ka-wei pour 1932, p. 19*)

= Dans le Kiang-sou, il ne revient à chaque habitant que 2,3 mow de terre cultivée; dans le Tché-kiang, seulement 2,09 mow.



Or, on a calculé qu'il faut 15 mow (2,5 acres) de terre cultivée pour pouvoir "vivre une vie convenable". On voit par là combien la vallée du bas Yangtsé est surpeuplée.

POPULATION 中國二十八省民數

(PAR ORDRE DÉCROISSANT)

DES 28 PROVINCES.

"La Revue nationale chinoise", Mars 1931, pages 89,90. 錄中國國民集誌

Le ministère de l'Intérieur a récemment publié le recensement de la population de la Chine.
Il donne les chiffres suivants :

- 1) le **SE-TCH'UAN** 四川 47.993.000 habitants. (l'Allemagne a 65 millions d'hab.) le Japon 65 millions, l'Angleterre 46 millions, l'Italie 42 millions, la France 41.834.923, au recensement de 1931.
- 2) le **KIANG-SOU** 江蘇 34.126.000.
- 3) le **KOANG-TONG** 廣東 32.428.000.
- 4) le **HOU-NAN** 湖南 (31.501.000. (la Pologne 31 millions).
- 5) le **HO-PÉ** 河北 (31.233.000.
- 6) le **HO-NAN** 河南 30.566.000.
- 7) le **CHAN-TONG** 山東 28.673.000.
- 8) le **HOU-PÉ** 湖北 26.699.000. (l'Espagne 24 millions).
- 9) le **NGAN-HOEI** 安徽 21.715.000. (l'Indochine 21 millions).
- 10) le **TCHÉ-KIANG** 浙江 (20.643.000.
- 11) le **KIANG-SI** 江西 (20.323.000. (la Roumanie 18 millions) · 17.820.000 h. au 11 avril 1931.
- 12) le **LIAO-NING** 遼寧 15.233.000. (la Tchécoslovaquie 14 millions 800.000).
- 13) le **KOEI-TCHEOU** 貴州 14.746.000. (la Turquie d'Europe et d'Asie 14 millions).
- 14) le **YUN-NAN** 雲南 (13.821.000. (la Yougoslavie 13 millions).
- 15) le **KOAN-SI** 廣西 (13.648.000.
- 16) le **CHAN-SI** 山西 12.230.000.
- 17) le **CHEN-SI** 陝西 11.802.000. (le Siam 11 millions).
- 18) le **FOU-KIEN** 福建 10.071.000. (la ville de New-York, aux É-U., 9.857.772 âmes (Sept. 1930).
- 19) le **SI-K'ANG** 西康 8.906.000. (la Hongrie 8.800.000, la Belgique 8 millions, la Hollande 8 mil.)
- 20) le **KI-LIN** 吉林 7.635.000. (la ville de Londres a 7.864.130 âmes (Septembre 1930).
- 21) le **JEHOL** 熱河 (6.594.000. (le Portugal 7 millions, la Grèce 7 millions).
- 22) le **KAN-SOU** 甘肅 (6.281.000. (l'Autriche 6 millions 700.000)
- 23) le **TS'ING-HAI** 青海 (6.195.000. (la Bulgarie 6 millions).
- 24) le **HÉ-LONG-KIANG** 黑龍江 3.755.000. (le Danemark 3.500.000).
- 25) le **SIN-KIANG** 新疆 2.552.000. (la Norvège 2.800.000).
- 26) le **SOEI-YUEN** 綏遠 2.123.000.
- 27) le **TCHAGAR** 察哈爾 1.997.000.
- 28) le **NING-HIA** 寧夏 1.450.000.

La **MONGOLIE EXTÉRIEURE** 外蒙古 6.160.000 (la Suède 6.105.190 h. "Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie" 28 Mai 1930. p. 2707).

Le **TIBET** 西藏 3.722.000 (la Suisse a 4 millions d'habitants).

Total: près de 475 millions. (l'Europe a, en chiffres arrondis, 550 millions d'h. en Juillet 1930).

Les statistiques démographiques internationales révèlent une constante diminution du *taux de la natalité* à travers le monde. Le Japon seul, conserve sa puissance de vie. (Dossiers de l'Action Populaire, 25 Nov. 1930, page 1831).

= *Provinces les plus denses*: 1) le **Kiang-sou** 江蘇 314 h. par k²; (la plus grande densité du monde). (920 par mille carré).

2) le **Ho-pé** 河北 226 h. par k²; (652 par mille carré).

3) le **Tché-kiang** 浙江 215 h. par k²; (388 par mille carré).

Densité de la population
中國民數密度

En Chine 104 habitants par k².
Au Japon 179.
En Belgique 257 h. par k². (C'est l'État le plus peuplé de l'Europe, toutes proportions gardées; la Hollande a 211 h. au k²).

Les recensements, en Chine, sont fort sujets à caution.

= Les 6 plus grandes villes de Chine sont:

- 1) Shanghai (au Kiang-sou) 3.156.000 h.,
- 2) Tientsin (au Ho-pé) 1.392.000 h.,



3) Pépin (Pékin) 1.350.549 h.,

4) Canton 817.000 h.,

5) NANKIN 623.314 h. (au 25 Oct. 1931).

6) Tchongking (au Se-tch'oan) 635.000 h.

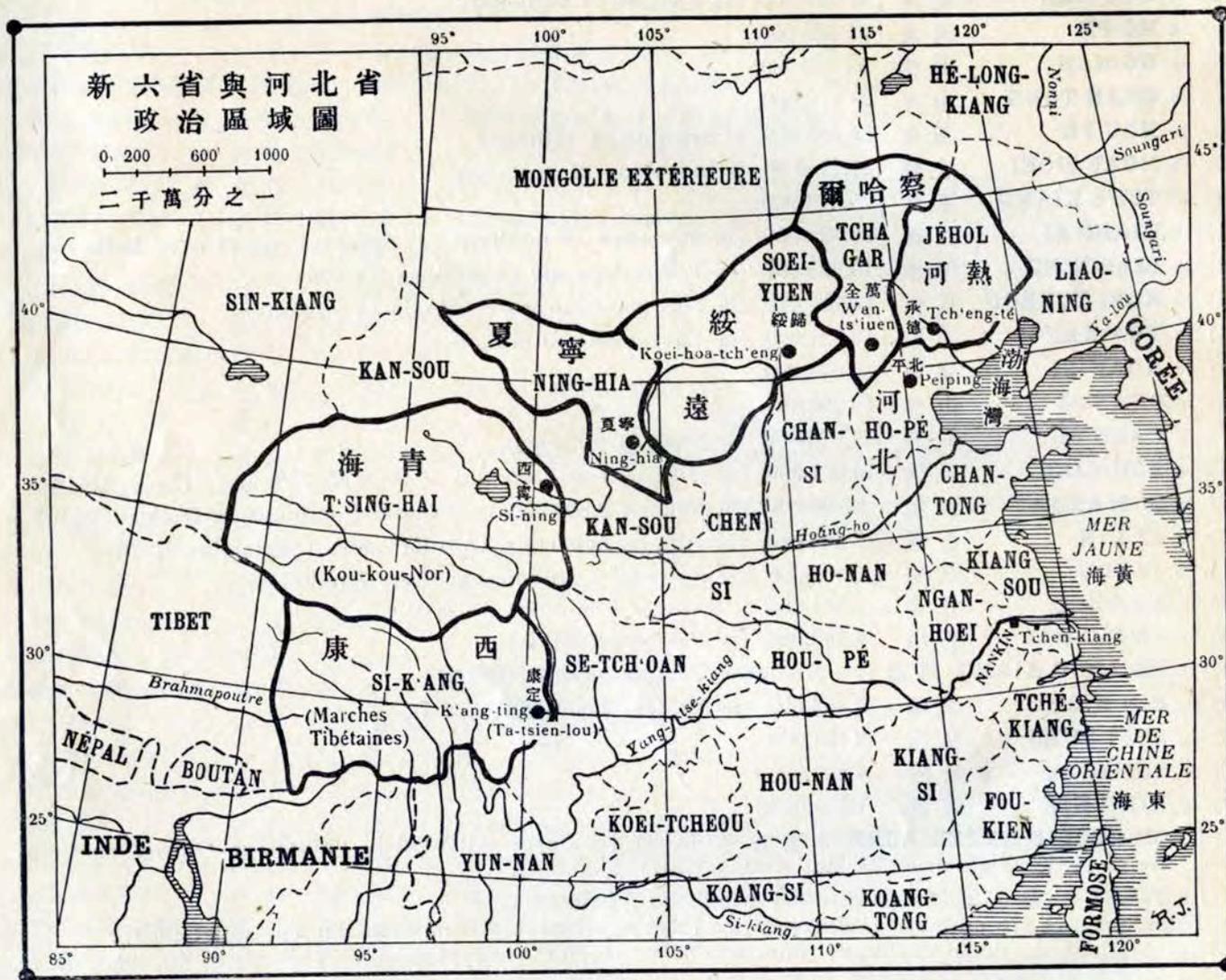
NOUVELLE DIVISION DE LA CHINE.

Dans la 18^e année de la République (en février 1929), il a été statué (décidé) officiellement que la Chine serait divisée en 28 provinces, **Cheng** 省, et 1915 sous-préfectures, **Hien** 縣. Tous les **Tao** 道 (intendances) sont supprimés 按黨綱規定撤去道制.

— Le territoire de l'ancienne capitale **King-tchao** 京兆 ne forme plus une administration spéciale (l'ancien **PÉKING** 北京).

LES SIX NOUVELLES PROVINCES DE LA CHINE.

中國新六省政治區域



Le Gouvernement national de Nankin a décrété que les anciens territoires de Jehol 熱河, de Tchagar 察哈爾, de Soei-yuen 綏遠, de Ning-hia 寧夏, de Ts'ing-hai 青海 et de Si-k'ang 西康 (ou Tch'oan-pien) 川邊 "Marches tibétaines" sont érigées en vraies provinces (cheng 省)

Disons quelques mots sur chacune d'elles, en regardant la carte ci-dessus :

1. — Le **JEHOL** 熱河 (Jehol) dont le nom signifie la "rivière chaude".

Superficie: 217.000 km²

Population: 6.594.000 habitants.

Bornes: au nord, le Liao-ning 遼寧 (ancien Fong-t'ien 奉天) et la Mongolie Extérieure 外蒙古; à l'ouest, le Tchagar, au sud, le Ho-pé 河北 (ancien Tche-li 直隸); à l'est, le Liao-ning. La capitale de la nouvelle

province est **Tch'eng-té hien** 承德縣 Chengteh), près du fleuve le Loan-ho 灤河 qui se jette dans le golfe de Tche-li (appelé maintenant Pou-hai-wan 渤海灣). 14 sous-préfectures.

2. — Le **TCHAGAR, TCH'AHAR** 察哈爾 (nom de tribu, signifie "satellite de corps")

Superficie: 251.600 k².

Population: 6.594.000 habitants, avec l'apport des 10 nouvelles sous-préfectures.

Bornes: au nord, la Mongolie Extérieure; à l'ouest, le Soei-yuen; au sud, le Chan-si 山西 et le Ho-pé. Les 10 sous-préfectures hien 縣 au delà de la Grande Muraille, qui jadis, faisaient partie de l'ancienne province du Tcheli, font maintenant partie de Tchagar. La capitale de la nouvelle province est **Wants'iuén hien** 萬全縣 (Wan-chüan) à 6 kil. au N.-O. de l'ancienne capitale Kalgan (Chang-pehsien 張北縣) T.S.F.—16 sous-préfectures.

3. — Le **SOEI-YUEN** 綏縣, dont le nom signifie "consolation des absents".

Superficie: 310.900 km². **Population**: 2.123.000 h.

Bornes: au nord, la Mongolie Extérieure, à l'ouest, le Ning-hia, au sud, le Chen-si 陝西 et le Chan-si; à l'est, le Tchagar.

Les 5 sous-préfectures (hien 縣) qui jadis faisaient partie du territoire de Tchagar, au S.-O., font maintenant partie du Soei-yuen. La capitale de la nouvelle province est **Koei-soei hien** 歸綏縣 ou **Koei-hao-tch'eng** (Kweihwating) (en mongol: Kuhehton la "Ville Bleue"), située dans la plaine de T'oumet 13 sous-préfectures.

4. — Le **NING-HIA** 夏寧 (le Ning de la dynastie des Hia?)

Superficie: 202.000 km² **Population** 1.450.000 h.

Bornes: au nord, la Mongolie Extérieure, à l'ouest, le Kan-sou 甘肅, au sud, le Kan-sou, à l'est, le Soei-yuen.

La nouvelle province est formée des 8 sous-préfectures (hien 縣) de l'ancienne intendance Ning-hia-tao 寧夏道, qui faisait partie de la province du Kan-sou, et des deux bannières A-la-chan 阿拉善 et K'o-tsi-na 額濟納.

La capitale de la nouvelle province est **Ning-hia hien** 寧夏縣 (Ninghia), près du Hoang-ho (Fleuve Jaune). Le Gouvernement provincial du Ning-hia, dans sa cinquième session, a décidé de changer le nom de Ning-hia hien en celui de Tchen-lan hien 譚蘭縣: ce changement est subordonné à l'approbation du Gouvernement central de Nankin.

5. — Le **TS'ING-HAI** 青海 (ou Kou-kou-Nor, Kononor, dont le nom signifie la "mer Bleue"), **Superficie**: 707.000 km² C'est la 2^e province de la Chine après le Sin-kiang 新疆 qui, avec l'Altaï du Sud couvre 1.822.000 km². **Population** 6.195.000 h.

Bornes: au nord, le Kan-sou et le Sin-kiang 新疆; à l'ouest, le Sin-kiang et le Tibet 西藏; au sud, le Si-k'ang et le Se-tch'oan; à l'est, le Kan-sou. La nouvelle province est formée des 15 sous-préfectures (hien 縣) de l'ancienne intendance Si-ning-tao 西寧道, qui faisait partie de la province du Kan-sou. La capitale de la nouvelle province est **Si-ning hien** 西寧縣, sur le Si-ning-ho 西寧河, affluent rive gauche du Hoang-ho.

6. — Le **SI-K'ANG** 西康 s'appelle ainsi du "K'ang de l'Ouest" (ou Marches tibétaines).

Superficie 460.000 km² **Population** 8.906.000 h.

Bornes au nord, le Ts'ing-hai; à l'ouest, le Tibet; au sud, la Birmanie et le Yun-nan 雲南; à l'est, le Se-tch'oan. Il comprend 33 sous-préfectures (hien 縣) qui, jadis, faisaient partie de la province du Se-tch'oan. La capitale de la nouvelle province est **K'ang-ting hien** 康定縣 (ou Ta-tsién-lou, Tatsienlu) près du Tse-choei 資水 affluent rive droite du Min-kiang 岷江.

LES 3 PAYS DÉPENDANTS DE LA CHINE:

- 1) **L'ALTAÏ DU SUD.** Ngo-eul-t'ai 阿爾泰 a pour limites: au nord le territoire de Kobdo et les possessions russes, à l'ouest les possessions russes et le Sin-kiang; au sud le Sin-kiang et l'Ili, à l'est le territoire de Kobdo.

Le territoire est divisé en une confédération (Mong 盟), 3 tribus (Poü 部), 10 bannières (K'i 旗) L'Intendant réside à TCH'ENG-HOA-SE 承化寺.

- 2) La **MONGOLIE EXTÉRIEURE.** Wai Mong-kou 外蒙古 a pour limites: au nord la Sibérie à l'ouest la Sibérie, le territoire de Kobdo, l'Altaï du Sud et le Sin-kiang, au sud le Ning-hia et le Soei-yuen; à l'est le Tchagar et le Hé-long-kiang (Heilungkiang).

— Elle est divisée en 4 confédérations, 4 tribus et 86 bannières. Une bannière de cette peuplade a émigré dans le Jehol. Le Grand Lama réside à OURGA 庫倫 Lamaserie du Grand-Kouren.

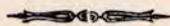
— Le **Kobdo.** K'o-pou-touo 科布多 a pour limites: au nord le pays de Tanny-Ola; à l'ouest la Sibérie russe et l'Altaï du Sud; au sud l'Altaï du Sud et la Mongolie, à l'est la Mongolie Extérieure.

— Le **pays de Tanny-Ola** 唐努烏梁海 a pour limites: au nord la Sibérie et l'Irkoutsk, à l'ouest la Sibérie; au sud le Kobdo; à l'est la Mongolie Extérieure

- 3) Le **TIBET** ou **SI-TSANG** 西藏 a pour limites: au nord le Ts'ing-hai (Chinghai) et le Sin-kiang, à l'ouest l'Inde anglaise (l'Hindoustan); au sud le Népal, le Boutan et la Birmanie (Inde anglaise). L'Intendant chinois réside à LHASA 拉薩.

— D'après le décret du 21 juin 1928 du Gouvernement national de Nankin, chaque province aura son *autonomie* 自治.

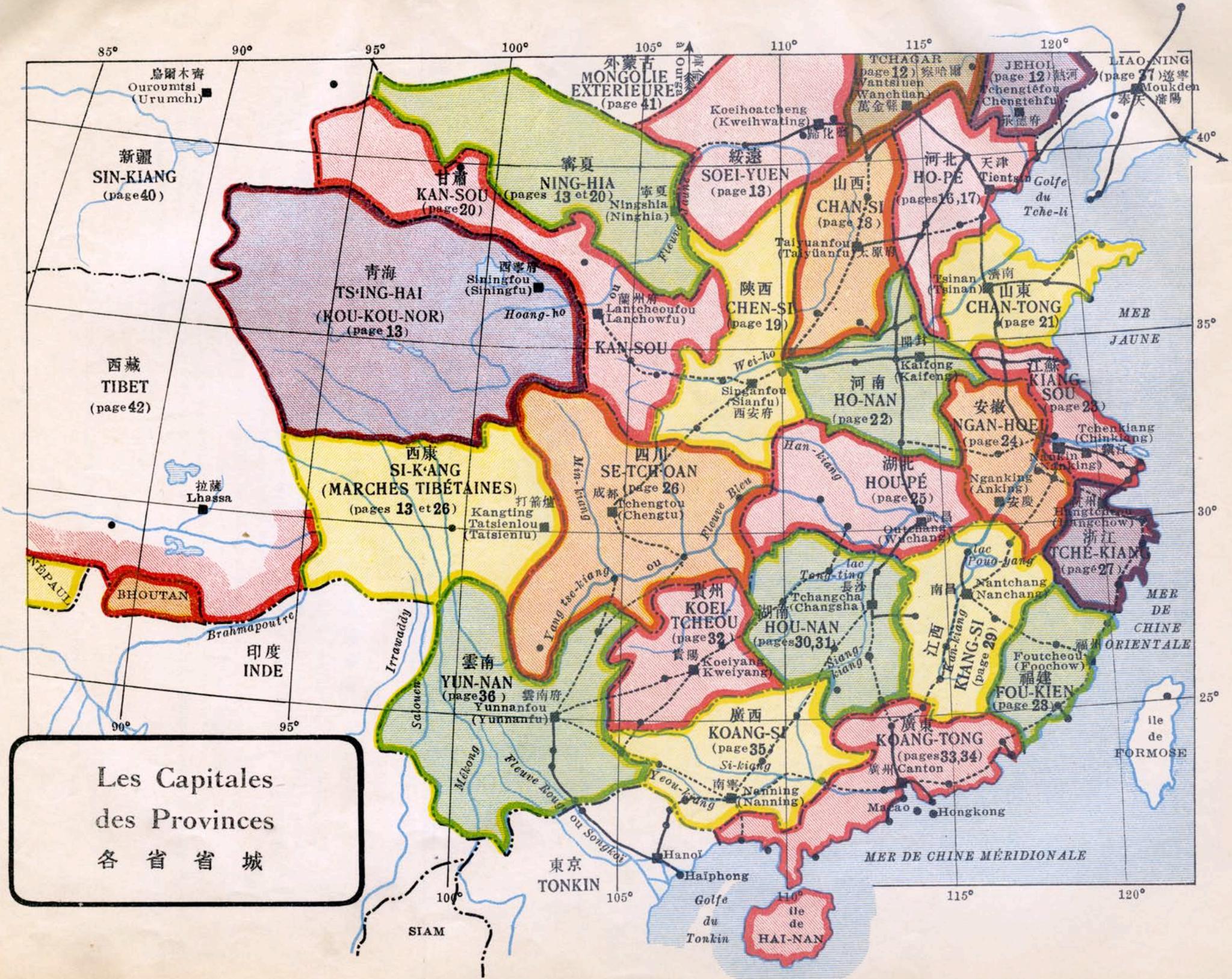
— La province du Tchagar 舊爲察哈爾 s'appelle aussi Cho-ning 朔寧省.



LES 31 CAPITALES ET LEUR POSITION GEOGRAPHIQUE

三十一省城名及其位置

1. — Le **Ho-pé** (ancien Tche-li), capitale T' IEN-TSIN (**Tientsin**) 天津.
A la jonction du Pé-ho et du Grand Canal.
A l'embranchement des lignes Pépin—Moukden et Tientsin—P'ou-k'eu.
A 150 kilom. de la mer.
2. — Le **Chan-si**, capitale T'AI-YUEN FOU (**Taiyüanfu**) 太原府.
Sur le Fen-ho, affluent rive gauche du Hoang-ho.
Sur le chemin de fer de Tcheng-ting fou (Cheng-tingfu) à T'ai-yuen fou
Au centre de la province.
3. — Le **Chen-si**, capitale SI-NGAN FOU (**Sianfu**) 西安府
Au sud du Wei-ho, le principal affluent rive droite du Hoang-ho.
Au centre de la province.
4. — Le **Kan-sou**, capitale LAN-TCHEOU FOU (**Lanchowfu**) 蘭州府
Sur le Hoang-ho, rive droite.
Autrefois, au centre de la province.
5. — Le **Chan-tong**, capitale TSI-NAN (**Tsinan**) 濟南.
A 6 kilom. au sud du Hoang-ho.
Au nord du T'ai-chan (TaiShan).
Sur le chemin de fer le "Tsin-p'ou" 1.009 k.
6. — Le **Ho-nan**, capitale K'AI-FONG (**Kaifeng**) 開封
A 9 kilom. au sud du Hoang-ho,
Sur le chemin de fer le "Long-hai": Lan-tcheou fou (Lanchowfu) à Hai tcheou (Haichow).
7. — Le **Kiang-sou**, capitale TCHEN-KIANG (**Chinkiang**) 鎮江.
Sur le Yang-tse-kiang, rive droite.
Sur le chemin de fer de Shanghai à Nankin, (311 kilom., l'un des meilleurs de la Chine).
8. — Le **Ngan-hoei**, capitale NGAN-K'ING (**Anking**) 安慶.
Sur le Yang-tse-kiang, rive gauche.
9. — Le **Hou-pé**, capitale OU-TCH'ANG (**Wuchang**) 武昌.
Sur le Yang-tse-kiang, rive droite.
Sur le chemin de fer de Ou-tch'ang à Yo-tcheou (Yochow), à Tch'ang-cha (Changsha) et vers Canton.
10. — Le **Se-tch'oan**, capitale TCH'ENG-TOU (**Chengtu**) 成都.
Près du Min-kiang, affluent rive gauche du Yang-tse-kiang.
Autrefois, au centre de la province.
11. — Le **Tché-kiang**, capitale HANG-TCHEOU (**Hangchow**) 杭州.
Sur le Ts'ien-t'ang-kiang 錢塘江.
Au terminus du Grand Canal (1.600 kilom.).
Sur le chemin de fer de Shanghai à Hang-tcheou, 189 kilomètres.
12. — Le **Fou-kien**, capitale FOU-TCHEOU (**Foochow**) 福州
Sur le Min-kiang, à 50 kilomètres de la mer.
13. — Le **Kiang-si**, capitale NAN-TCH'ANG (**Nanchang**) 南昌.
Sur le Kan-kiang, qui se jette dans le lac P'ouoyang (Poyang)
Sur le chemin de fer de Nan-tch'ang à Kieou-kiang (Kiukiang)
14. — Le **Hou-nan**, capitale TCH'ANG-CHA (**Changsha**) 長沙.
Sur le Siang-kiang, qui se jette dans le lac Tong-t'ing (Tungting).
Sur le chemin de fer de Ou-tch'ang (Wuchang) à Tch'ang-cha.
15. — Le **Koei-tcheou**, capitale KOEI-YANG (**Kweiyang**) 貴陽.
Entre le Ou-kiang, affluent rive droite du Yang-tse-kiang, et les monts Miao-ling
Au centre de la province.
16. — Le **Koang-tong**, capitale Canton 廣州
Sur le Si-kiang, rive gauche (la "Rivière des Perles").
Sur le chemin de fer de Canton à Chao-tcheou (Shiuchow) et vers Han-k'eu (Hankow).
17. — Le **Koang-si**, capitale NAN-NING (**Nanning**) 南甯.
Sur le Yeou-kiang, rive gauche, affluent rive droite du Si-kiang.
18. — Le **Yun-nan**, capitale YUN-NAN FOU (**Yunnanfu**) 雲南府.
Entre le Yang-tse-kiang et le Si-kiang.
Sur le chemin de fer de Hanoï (au Tonkin) à Yun-nan fou, qui a 858 kilomètres.
19. — Le **Liaoning**, ancien Fong-t'ien (Fengtien), capitale **Moukden** 奉天.
Sur un affluent du Liao-ho.
Sur le chemin de fer Pépin-Moukden, 847 k.
Sur le chemin de fer le "Sud Mandchourien" (ligne japonaise) Dalny à Tch'ang-tch'oën (Changchun), 701 klm.
20. — Le **Ki-lin**, capitale KI-LIN (**Kirin**) 吉林.
Sur le Soungari, affluent rive droite de l'Amour 黑龍江.
Sur le chemin de fer de Tch'ang-tch'oën à Ki-lin.
21. — Le **Hé-long-kiang**, capitale TSITSI-KAR (**Tsitsihar**) 齊齊哈爾.
Sur la rivière le Nonni (le Nonni River) 嫩江, affluent du Soungari.
Sur la ligne de Angangki (29 km.), où passe le chemin de fer de l'«Est Chinois» (Changchun, Kharbine, Manchouli 滿洲里), tronçon (partie) du "TRANS-SIBÉRIEN" 西伯利亞鐵路, qui aboutit à Moscou, la nouvelle capitale de la Russie (à 7.800 kil. de Vladivostok). C'est le plus long chemin de fer transcontinental du monde.



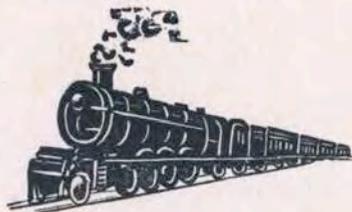
Les Capitales
des Provinces
各省省城

22. — Le **Sin-kiang**, capitale OIROUMTSI (Urumchi) 烏爾木齊. Dans les Montagnes T'ien-chan (Tien Shan) ou "Monts Célestes". Sur la grande route de Lan-tcheou fou (Lanchowfu)
23. — Le **Jehol**, capitale Tch'eng-té fou (Chengtehfu) 承德府. Près du Loan-ho (Lwan-ho) 灤河, qui arrose Dolon-Nor (grand marché de *chevaux*) et Yong-p'ing fou (Yungpingiu).
24. — Le **Tchagar**, capitale Wan-ts'iuén hien (Wanchüan) 萬全縣. Au sud de la Grande Muraille, et près du chemin de fer de Pépin à Soei-yuen. (Note)
25. — Le **Soei-yuen** (Suiyüan), capitale Koei-hoat'eng (Kweihwating) 歸化廳. La "Ville Bleue" A droite du grand coude du Hoang-ho. Sur le chemin de fer de Pépin à Soei-yuen (Suiyüan)
26. — Le **Ning-hia**, capitale Ning-hia (Ninghia) 寧夏. Près du Hoang-ho, ou Fleuve Jaune.
27. — Le **Ts'ing-hai** (Chinghai) ou Kou-kou-Nor (Kokonor), capitale Si-ning fou (Siningfu) 西寧府. Sur le Si-ning-ho, affluent rive gauche du Hoang-ho (voir page 6).
28. — Le **Si-k'ang** (ou Marches Tibétaines), capitale K'ang-ting 康定 ou Ta-tsien-lou (Tatsienlu) 打箭爐. A l'ouest du Tse-choei, affluent du Min-kiang (voir page 7). Sur la grande route de Tch'eng-tou (Chengtu) à Lhassa.
29. — La **Mongolie Extérieure**, capitale (Ourga) 庫倫. Sur la rivière la Tola (Tola River) 圖拉河, sous-affluent du Selenga, qui se jette dans le profond (1.523^m) lac Baïkal. A 1.200 kilomètres de Pépin par la route.
30. — Le **Tibet**, capitale Lhassa 拉薩. Sur le Ki-tchou, affluent rive gauche du Brahmapoutre 雅魯藏布江 (le "fils de Brahma"), qui se jette dans le golfe du Bengale.
31. — L'**Altaï** du Sud, capitale Tch'eng-hoa-se 承化寺, ou Charasagan, au sud des Monts Altaï 阿爾泰山脈.

Note: Durant l'été, un service automobile relie Kalgan à Ourga, effectuant le trajet en trois jours.

=Depuis le 20 juillet 1931, un service de 10 autobus fonctionne entre Kalgan, l'ancienne capitale de la province du Tchagar et Tihwa (Oroumtsi), capitale du Sin-kiang. Le voyage qui exigeait près de 30 jours se fait maintenant en moins de 10 jours: voilà le progrès!

=D'après la Revue Nationale Chinoise 中國國民誌集 du 14 juillet 1929, le Gouvernement de Nankin aurait décidé



que la capitale de la province du Koang-si serait désormais Wuchow (Ou-tcheou 梧州), au lieu de Nan-ning.

=D'après un arrêté du 25 Janvier 1930, Koei-hoa-ting (dans la province du Soei-yuen 綏遠) doit s'appeler désormais Koei-soei hien 歸綏縣. Il est défendu (dans les documents officiels) d'employer la vieille expression Koei-hoa 歸化. (Journal officiel du Conseil exécutif, n° 121, page 15)

LA FUTURE CARTE DE LA CHINE 將來之中國地圖

En novembre 1930, le général Chen Ming-shu 陳銘樞 chef du gouvernement civil du Koang-tong, à la 4^e session plénière du C. C. E. (Comité central exécutif) du Kuomintang, à Nankin, a proposé l'abolition de la démarcation actuelle des 28 provinces, et la division de la Chine en 70 départements, chacun d'eux d'une superficie équivalente à celle d'un tao (unité administrative), et ayant sous sa juridiction de 10 à 15 hsien (district).

Les principaux chefs du Kuomintang ont approuvé ce projet aux multiples avantages:

- 1) Chaque département sera placé sous l'autorité directe d'un gouverneur (et non plus d'une commission)
- 2) Diminution de l'autorité des grands chefs militaires, des "grands féodaux".
- 3) Le gouvernement de district sera ainsi le noyau du nouveau système administratif, et l'unité de l'administration autonome de chaque département.

I° PROVINCE DU HO-PÉ 河北省

(ANCIEN TCHE-LI 直隸).

C'est une grande *plaine* assez bien irriguée, mais ayant besoin d'abondantes pluies. C'est un ancien golfe comblé. La terre jaune ou loess (à l'ouest de la province) est d'une grande fertilité.

Population 31 millions d'habitants (en Mars 1931) *Superficie*: 137.000 kil² (le **Kiang-sou** a 108.000 kil².)
Le *Nom* signifie "le Nord du Fleuve Jaune".

Bornes: au nord les provinces du Jehol et du Tchagar, à l'ouest le Chan-si et le Ho-nan, au sud le Ho-nan et le Chan-tong; à l'est le golfe du Tche-li et le Liao-ning (ancien Fong-t'ien) (**Fengtien**) (la Mandchourie)

Chemins de fer.

- 1° — **Pépin** à Kalgan, Ta-t'ong, Soei-yuen, (**Suiyüan**) 綏遠城 818 kil., et à Pao-t'ou (Paotow) 包頭鎮.
- 2° — **Pépin** à T'ong-tcheou (**Tungchow**) 通州 (17 kil.), sur le Pé-ho. c'est le *port de Pépin*.
- 3° — **Pépin** à **Men-t'ou-keou** 頭溝 (30 kil.) à l'ouest de Pépin.
- 4° — **Pépin** à Pao-ting fou (Paotingfu), Tcheng-ting fou (Chengtingfu), Tcheng-tcheou, (Chengchow) (au Ho-nan) et à Han-k'ou (**Hankow**) 1.214 kilomètres.
(C'est la grande ligne le "Ping-han")
- 5° — **Pépin** à **T'ien-tsin**, à Tsi-nan, Siu-tcheou fou (Süchowfu) et P'ou-k'ou (**Pukow**) (au Kiang-

sou). c'est le "Tsin-p'ou" 1.009 kil. (de Paris à Berlin, il y a 1.070 kilom.).

- 6° — **Pépin** à T'ien-tsin (Tientsin), Chan-hai-koan (Shanhaikwan), Keou-pang-tse (Kowpangtze) (au Liao-ning) et à **Moukden** c'est le "Peiping Liaoning" 847 kil.
- 7° — Tcheng-ting fou (**Chengtingfu**) à T'ai-yuen fou (**Taiyüanfu**), la capitale du Chan-si. c'est le "Cheng-tai" 243 kilom.
- 8° — Embranchement du "Ping-han" à Siling (tombeaux impériaux de l'Ouest)
- 9° — Embranchement de Kaoyih sien au *mines* de Lincheng 臨城.

Rivières navigables:

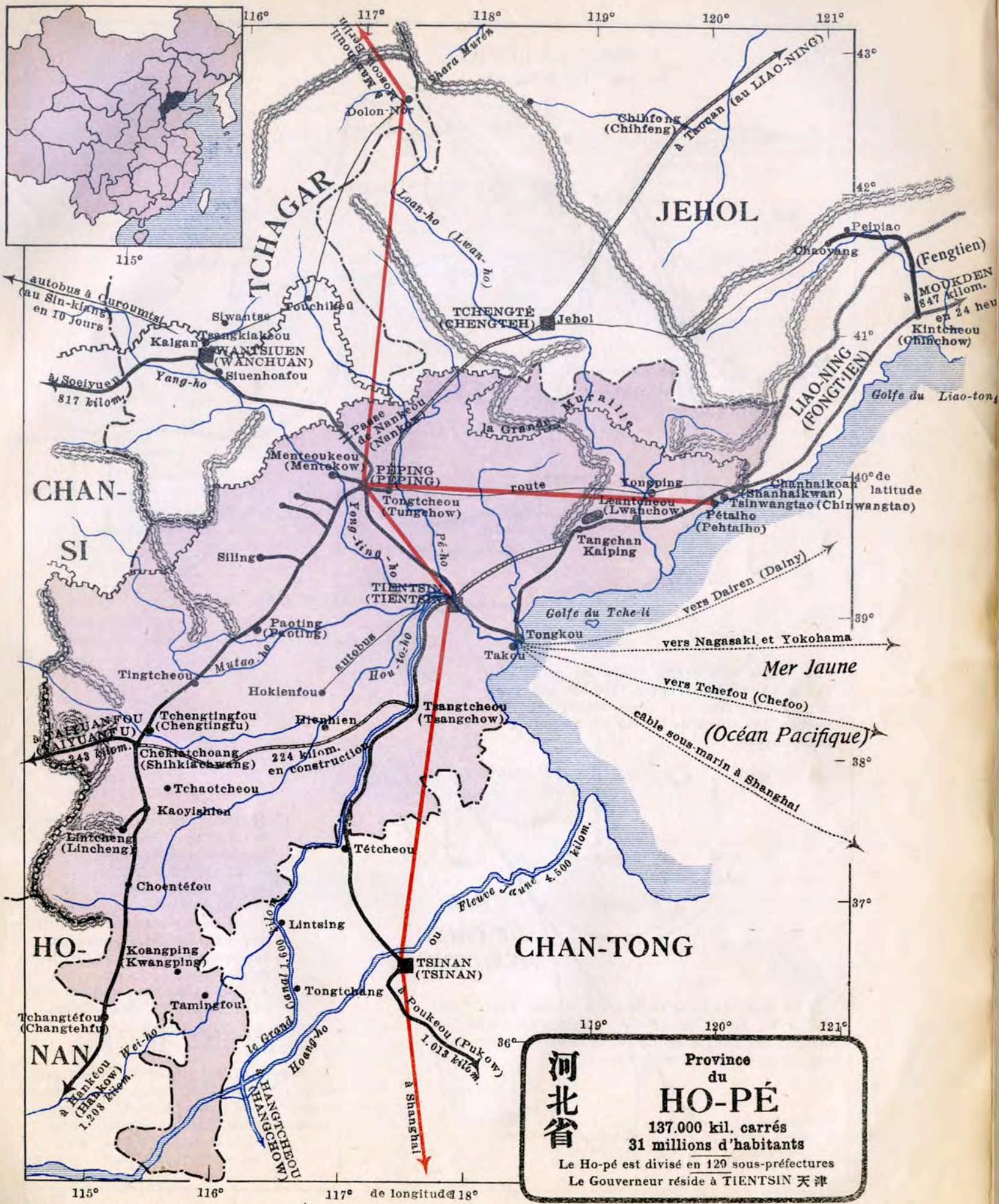
- 1) — le **Pého** (Hai-ho) (voir page 8): On vient encore de l'approfondir jusqu'à Tientsin.
- 2) — le Loan-ho (**Lwan-ho**) 灤河,

- 3) — le **Wei-ho** 衛河 vient du Ho-nan et se jette dans le Grand Canal.
Le Pé-ho et le *Grand Canal*, Yun-ho 運河, sont gelés en hiver.

Villes:

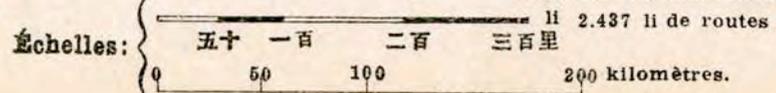
1. — **T'ien-tsin** (**TIENTSIN**) 天津. Capitale de la province (en novembre 1930) A 150 kilom. de la mer Le plus grand *port ouvert* du Nord. Près de l'embouchure du Pé-ho. Le 3^e port de la Chine, après Dairen 1.392.000 h. Tramways électriques, 6 filatures de *coton*, verreries, bois contreplaqués, distilleries. Arsenal important. Université Pei-yang près de la ville = **T. S. F.** (télégraphie sans fil) = Les magnifiques tapis (carpettes) de Tientsin. Minoteries. On redoute l'enlèvement du port. = Aérodrome.
2. — **Pé-p'ing**, **Pépin** (**PEPING**) 北平 près de 1.400.000 h. (en octobre 1931). Capitale de l'Empire au XIII^e siècle après Jésus-Christ. Les 4 *villes* (interdite, impériale, tartare et chinoise) sont rectangulaires. Dans la ville chinoise parcs, temples du Ciel, de l'Agriculture, des Lamas, de Confucius. Les murs de la cité Jaune dans la ville Tartare ont été abattus, comme à Tientsin et à **Shanghai**. 6 universités (20.000 étudiants) = Tramways électriques inaugurés en déc. 1924 (œuvre franco-chinoise). = Industrie des *tapis de chameaux* à haute laine, fort chauds et solides, et des célèbres cloisonnés (琺瑯) = **T. S. F.** Aérodrome.
3. — **PAO-TING** (**PAOTING**) 保定. Sur un sous-affluent du Pé-ho. = Université. Pao-ting fou communique par eau avec Tientsin.

4. — **TS'IN-WANG-TAO** (**CHINWANGTAO**) 秦皇島, le 2^e *port ouvert*. Le port n'est pas gelé en hiver. Il expédie le charbon des *mines* de K'ai-p'ing 開平 et T'ang-chan 唐山 (20.000 ouvriers) C'est le **Cardiff** de la Chine. = **T. S. F.** Les mines de K'ai-loan (**Kailan**) 開灤 produisent 3.000 tonnes par jour: 4.000 mineurs y travaillent.
5. — **CHAN-HAI-KOAN** (**SHANHAIKWAN**) 山海關. A 4 kilomètres de la mer où commencent la Grande Muraille et les montagnes. Important *passage* entre la Chine et les 3 Provinces Extérieures (la Mandchourie) = Verrerie (fabrique de verre à vitres) de la "Kailan mining Administration".
6. — **TCHENG-TING FOU** (**CHENGTINGFU**) 正定府. A l'embranchement de 2 lignes de chemins de fer Ville prospère.
7. — **TA-KOU** (**TAKU**) 大沽. A l'embouchure du Pé-ho. La barre a été très améliorée. Les forts ont été en partie démolis après la révolte des Boxeurs en 1900. = **T. S. F.** La dernière inondation a approfondi la rivière.
8. — **PÉ-TAI-HO** (**PEHTAIHO**) 北戴河 Station balnéaire très fréquentée, au sud de Tsin-wangtao. Près de 3.000 résidents en juillet et en août. Aérodrome.

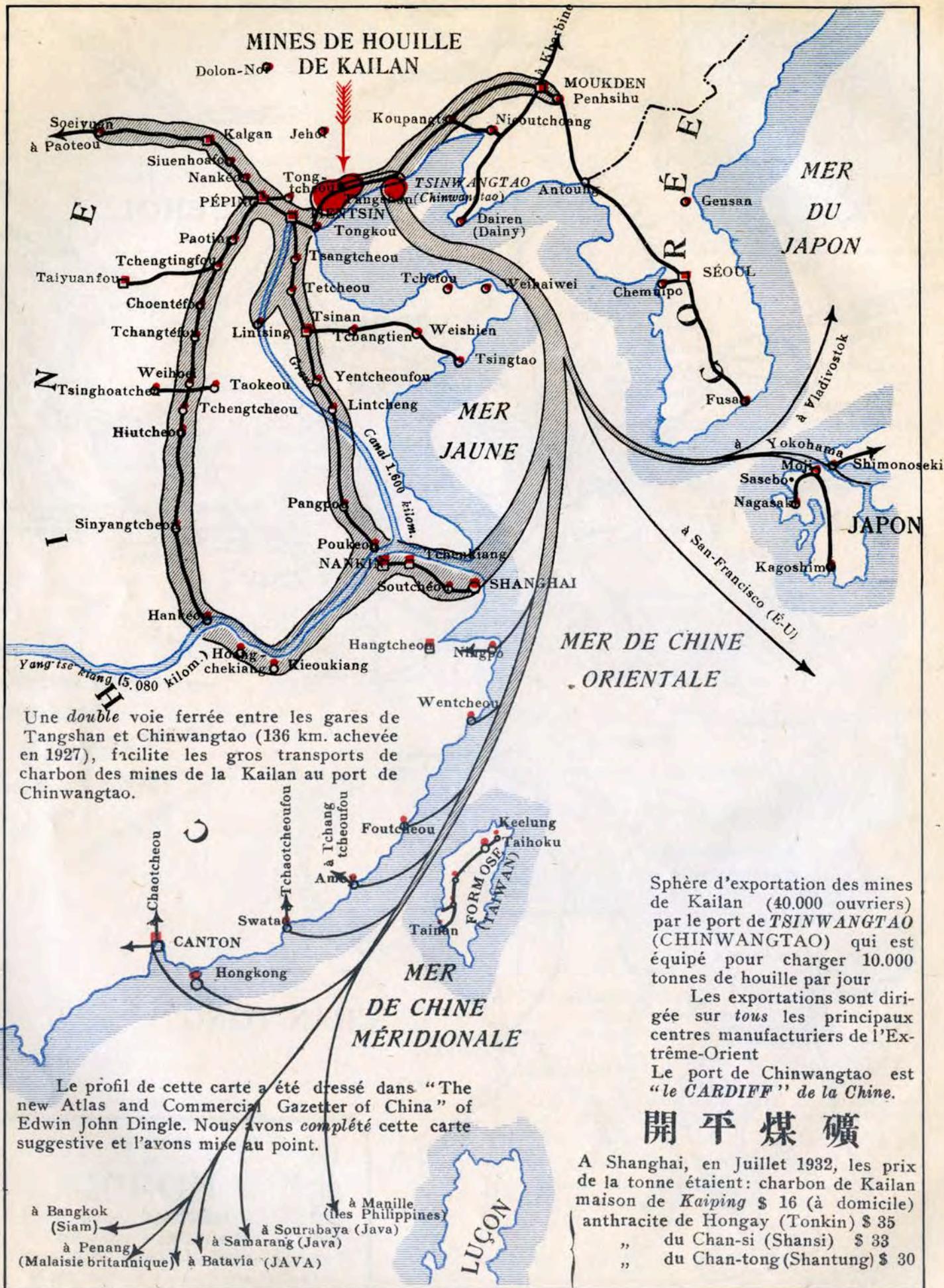


河北省
 Province du **HO-PÉ**
 137.000 kil. carrés
 31 millions d'habitants
 Le Ho-pé est divisé en 129 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à TIENTSIN 天津

Le Jehol à 4.055 li de routes



Service postal aérien
 Shanghai - Pékin en 7 heures.
 Pékin - Manchouli en 10 heures.
 (au lieu de 60 par le train).



Une double voie ferrée entre les gares de Tangshan et Chinwangtao (136 km. achevée en 1927), facilite les gros transports de charbon des mines de la Kailan au port de Chinwangtao.

Sphère d'exportation des mines de Kailan (40.000 ouvriers) par le port de TSINWANGTAO (CHINWANGTAO) qui est équipé pour charger 10.000 tonnes de houille par jour

Les exportations sont dirigée sur tous les principaux centres manufacturiers de l'Extrême-Orient

Le port de Chinwangtao est "le CARDIFF" de la Chine.

開平煤礦

A Shanghai, en Juillet 1932, les prix de la tonne étaient: charbon de Kailan maison de Kaiping \$ 16 (à domicile) anthracite de Hongay (Tonkin) \$ 35
 „ du Chan-si (Shansi) \$ 33
 „ du Chan-tong (Shantung) \$ 30

Le profil de cette carte a été dressé dans "The new Atlas and Commercial Gazetteer of China" of Edwin John Dingle. Nous avons complété cette carte suggestive et l'avons mise au point.

- à Bangkok (Siam)
- à Penang (Malaisie britannique)
- à Manille (des Philippines)
- à Sourabaya (Java)
- à Samarang (Java)
- à Batavia (JAVA)

Climat excessif au Ho-pé: très chaud en été; très froid en hiver (-12° et -18°). Pépin est sur le 40° de latitude (comme Naples, en Italie), et cependant le golfe du Tche-li gèle comme la mer Baltique au nord de l'Europe! Les pluies ne tombent qu'en juillet et en août. = Au printemps, tempêtes très désagréables de vent et de poussière.

Productions: sorgho (kaoliang), blé, coton, tabac, soie, millet, etc...

Exportations de Tientsin (en 1930) haricots, peaux et laine de Mongolie, coton brut du Chan-si (au Japon), arachides non écosées (en Angleterre), amandes de noix (aux É-U), etc...
de **Chinwangtao**: houille de **Kailan**, plus d'un demi-million de tonnes de plus qu'en 1929, arachides 長生菓 (pour l'Europe)

—Le golfe du Tche-li se comble peu à peu. La *Grande Muraille* court de Chanhaikoan (**Shanghai-kwan**) jusqu'au nord du Kan-sou. Elle a près de 6.000 kilom. avec les parties doublées. Hauteur de 5 à 10^m. Largeur 7^m à la base, 4^m au sommet (terre entre les 2 murs). Elle fut bâtie au III^e siècle avant Jésus-Christ par Che Hoang-ti, des Ts'in 秦始皇帝, contre les incursions des Huns.

Le maréchal Tchang Sué-liang 張學良, vice-généralissime des armées de terre, de mer et de l'air du Gouvernement de Nankin, a son quartier général à Pékin (depuis le 13 février 1931): voilà qui console Peïping de n'être plus Pékin!
=En fév 1931 le froid ne fut jamais aussi rigoureux. Des vapeurs furent bloqués par les glaces à Takou, et la navigation fut rendue impraticable à 20 milles de la côte.



En route pour Kalgan. ...

= De même que Kweihwating (au Soei-yuen) est le centre de rassemblement de la laine de chameau, Tientsin figure en première ligne comme centre distributeur. (Bull. com. d'Ext.-Orient août 1931, p. 311)
41.194 piculs, exportés en 1928, représentant une valeur de 3.499.734 taëls. (La laine provient du chameau de Bactriane, élevé avant tout comme bête de somme. La laine est tondue du cou, des bosses et de la partie supérieure des pattes).

=Le *Grand Canal* est aussi appelé Canal Impérial. Le mouvement de la batellerie y est important, surtout dans la partie centrale, de Tchenkiang à Hangtchéou.

=L'industrie de la laine, approvisionnée par un troupeau ovin de plus de 20 millions de têtes et par les troupeaux de chameaux de Mongolie et du Turkestan, a comme principal marché Tientsin, où les transactions les plus actives ont lieu de novembre à janvier. Les États-Unis et le Royaume-Uni sont les principaux acheteurs.

=Depuis 1926, les vapeurs calant 6^m,50 peuvent passer la barre de Takou en toute saison. De plus gros cargos peuvent arriver à Tongkou, à l'entrée du fleuve, et relié à Tientsin par voie ferrée.

=En 1930, Tientsin était desservi par 23 lignes étrangères de navigation pour la Chine, le Japon, l'Europe et l'Amérique. On y comptait 625 maisons de commerce (dont plus de la moitié japonaises), 8 Chambres de commerce, 16 banques étrangères et 10 banques chinoises. = La "Foire française d'échantillons" de fin 1923 obtint le plus magnifique succès: 92 maisons françaises y étaient représentées.

=Tientsin est le principal marché pour les fourrures sibériennes, reçues par la Mandchourie.

=Kalgan est un centre de ramassage de la laine de moutons et des poils de chameaux, des peaux (de chèvres, moutons, vaches et chevaux) et des cuirs de Mongolie.

=Le gouvernement des Soviets s'efforce d'attirer vers la Russie les marchés en laine et en peaux de la Mongolie Extérieure: c'est là une grosse menace pour les ports du Nord de la Chine.

=A Tientsin, le *Musée Laboratoire* "Hoang-ho Pai-ho" est un musée d'études d'histoire naturelle, (géologie, paléontologie, botanique, zoologie) s'intéressant à toute la région du Nord et du Nord-Ouest de la Chine, du Tibet et de la Mongolie (Fleuve Jaune et autres tributaires du golfe du Tche-li). Là sont rangés, catalogués et étudiés les résultats de plus de 15 ans d'explorations scientifiques à travers les régions septentrionales et occidentales de l'ancien empire chinois.

=A Tientsin, l'*Institut supérieur d'Industrie et de Commerce* donne à la jeunesse de Chine une solide instruction technique, équivalente à celle des Universités chinoises ou des Universités étrangères établies en Chine.

LE BOIS CONTREPLAQUÉ 粘鑲木片 est formé de minces feuilles de bois collées les unes sur les autres, en

croisant les fibres d'une feuille à l'autre. Grâce à l'association des qualités propres du bois et de celles de la colle (en l'espèce une colle à la caséine ou à l'alumine), le matériau ainsi réalisé, quoique fort léger, offre une résistance et une souplesse bien supérieures à celles du bois massif.

La Nature, 1^{er} décembre 1931, p. 495.



II° PROVINCE DU CHAN-SI 山西省

C'est une province **minière** et très montagneuse. On l'appelle souvent le "Gouvernement modèle".

Population: 12 millions d'habitants. (près de 1 million de plus que le Chen-si).

Superficie: 171.000 kil². (le Kiang-sou a 108.000 kil²).

Le Nom: Ouest des montagnes T'ai-hang 太行山.

Bornes: au nord le Tchagar et le Soei-yuen; à l'ouest le Soei-yuen (Ordos) et le Chen-si, au sud le Ho-nan; à l'est le Ho-pé. = Le Hoang-ho la borne à l'ouest et au sud. La Grande Muraille la traverse dans le nord.

Chemins de fer:

- 1° Paoteou (**Poatow**) à **Soeiyuan** 綏遠城, Koei-hoä tch'eng (**Kweihwating**), Tatong (**Tatung**) 大同, Kalgan et à Pépin.
- 2° Taiyuanfou à Pingtingtcheou et à **Che-kia-tchoang** 石家莊, à 14 kil. au sud de Tchengtingfou (Chengtingfu) (au Ho-pé), le "Tcheng-tai", (à voie de 1^m, - 21 tunnels)

- 3° En construction: Tché-tcheou (**Tsechow**) 澤州, Ts'ing-hao-tchen (**Tsinghwachen**) 清化鎮 et à Wei-hoei fou (**Weihwei**) 衛輝府 (au Ho-nan).
- 4° Ta-t'ong (**Tatung**). Taiyuanfou, P'ou-tcheou fou (**Puchowfu**) 蒲州府 et la passe de T'ongkoan (**Tungkwan**) 潼關.

Cours d'eau:

- 1) le **Hoang-ho** 汾河 (voir page 6);
- 2) le **Fen-ho** 汾河 qui coupe la province au centre;

il y apporte la richesse et la vie, mais il est sujet à des crues redoutables. (voir page 6).

Villes:

1. T'AI-YUAN FOU (**TAIYUANFU**) 太原府, 230.000 h. Capitale *centrale*, grande ville près du Fen-ho. Au nord d'un vaste plateau où l'on exploite la houille, le fer et le soufre. Des files de *chars à bœufs* apportent la houille à la capitale. T. S. F.
2. P'ING-TING TCHEOU (**PINGTINGCHOW**) 平定州 Sur le chemin de fer le "Tcheng-tai". Industrie du charbon et du fer.
3. P'ING-YAO HIEN (**PINGYAOHSIEN**) 平遙縣, le pays des *banquiers*. Centre de la "Banque de Chine". Mines d'*anthracite* (houille sèche).

4. P'ING-YANG FOU (**PINGYANGFU**) 平陽府. Sur le Fen-ho. L'empereur Yao 堯 y résida. Sur la *grande route* de Pépin à Taiyuanfou, la passe de Tongkoan (**Tungkwan**), Singanfou (**Sianfu**) et Tchengtou (**Chengtu**).
5. TCHÉ-TCHEOU (**TSEHCHOW**) 澤州. Dans une région de houille et d'excellent *minerai de fer*.
6. KIANG TCHEOU (**KIANGCHOW**) 絳州. Au coude du Fen-ho, terminus de la navigation. L'hiver, les barques y sont bloquées par la glace.

Productions: mil (millet), la principale des céréales cultivées dans la province, froment, orge, sarrasin, coton, fruits excellents (le raisin), *opium*, *pétrole*, sel extrait des lacs salés, fourrures, peaux, laine de *moutons*, riches bassins houillers. (voir p. 4) = Exportation d'œufs conservés et de tresses de paille.

= Les habitants sont industriels, les plus habiles *commerçants* de la Chine (célèbres banques et *banquiers*). Des milliers de pèlerins Mongols visitent chaque année dans le Heng-chan (**Hengshan**) 恒山, montagne sacrée, les temples bouddhistes sur la célèbre montagne **Ou-t'ai-chan** (Wutai-shan) 五臺山, le mont des 5 terrasses (esplanades) = Le gouverneur **Yen Si-chan** 閻錫山 a, pendant 21 ans administré *sagement* la province, qu'il a réussi, par un travail intense, à rendre prospère routes construites, écoles ouvertes, police très bien faite. (Le général Shang Chen, Chang Tcheng 商震 lui succéda). Chaque village est considéré comme une *unité* administrative.

= 26 stations de T.S.F. vont être construites au Chan-si.

= Le charbon *anthracite* 石煤 de Tatong qui possède une grande force calorifique, sans produire de fumée, est employé comme combustible dans les fours pour les *cloisonnés* de Pékin (Pékin).

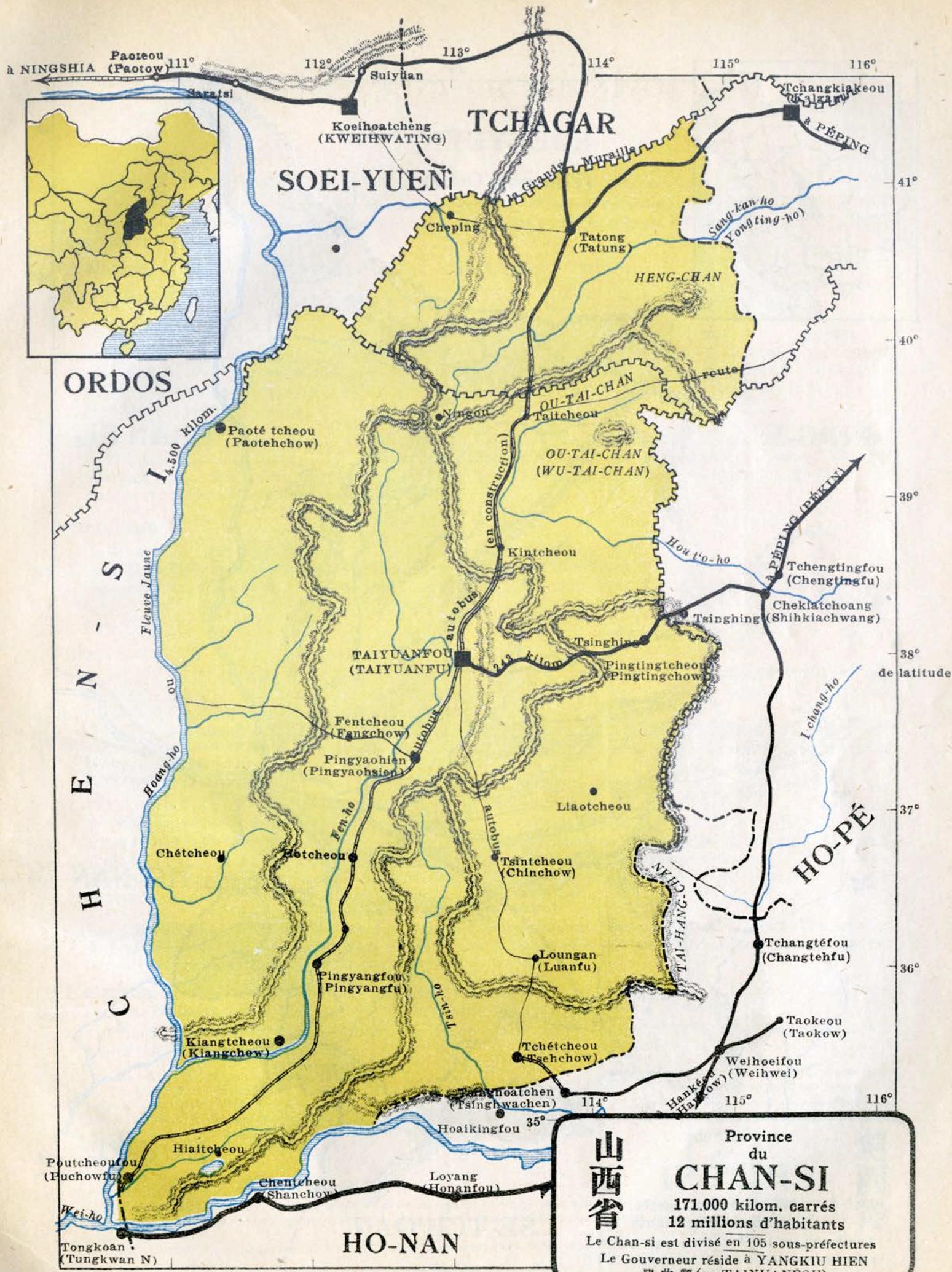
"Bulletin commercial d'Extrême-Orient" novembre 1928, page 431.



Char à bœufs de Taiyuanfou.

= Grâce à un *canal d'irrigation* de plus de 100 kilom de long, partant du limoneux Fleuve Jaune, et inauguré le 22 Juin 1931, le Soeiyüan, le pays classique de la sécheresse et de la famine va devenir prospère. Ce canal irrigue des milliers et des milliers d'hectares. Le R.P.A. Verstraeten fut le promoteur de cette œuvre éminemment humanitaire.

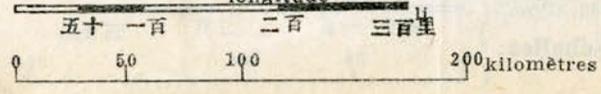
= En sylviculture, l'initiative la plus heureuse a été la constitution des *forêts communales*, dont l'exemple le plus typique est celui de Ts'in-yuen 沁源, district de la province du Chan-si. Les forêts sont sous la surveillance de *délégués* désignés en partie par la population et en partie par les autorités du district. Il est défendu d'abattre des arbres sans une *autorisation* de ces délégués, toute infraction au règlement étant sévèrement punie.



山西省
 Province du
CHAN-SI
 171.000 kilom. carrés
 12 millions d'habitants
 Le Chan-si est divisé en 105 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à YANGKIU HIEN
 陽曲縣 (ou TAIYUANFOU)

Le Tchagar a 4.864 li de routes
 Le Chan-si a 3.925 li de routes
 (environ 1.961 kilom.)

Echelles:





106° 107°

108° 109° 110° 111° 112°

SOEI-YUEN
(Plateau des Ordos)

NING-HIA

CHAN-SI

KAN-KANG
à LANTCHEOUFOU
chemin de fer le "Long-hai"

KAN-KANG

HO-NAN

陝西省

Province du
CHEN-SI

186.000 kilom. carrés
11 millions d'habitants

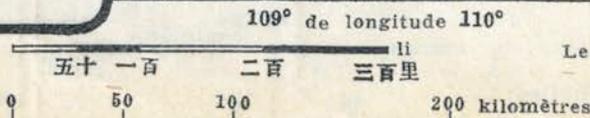
Le Chen-si est divisé en 90 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à TCHANGNGAN HIEN
長安縣 (ou SINGANFOU)

SE-TCH'OAN

HOU-PÉ

3.809 li de routes. (environ 1.800 kilom.)
(environ 1.800 kilom.)

Échelles:



Le Soei-yuen a 4.342 li de routes.

30°

38°

37°

36°

35°

34° de latitude

33°

32°

la Grande Muraille
Yulin

Soeitétcheou
(Suintehchow)

Tennan
(Yenan)

Foutcheou

Pingliang

Kingtcheou

Pintcheou
(Pinchow)

Tongtcheoufou
(Tungchowfu)

Poutcheoufou
(Puchowfu)

Chentcheou
(Shanchow)

Fongsiangfou
(Fengsiangfu)

Kientcheou
Hiényang

Tongkoan

SINGANFOU
(SIANFU)

Changtcheou
(Shangchow)

Paocheng

Mienhsien

Hantchengfou
(Hanchungfu)

Yuenyang

Hingnganfou
(Hingangfu)

à Siangyangfou

Tan-kiang

Wei-ho

MONTAGNES
TSIN-LING

Han-kiang

Ling

à Haitcheou
(Haichow) 1.700 kilom.

King-ho

To-ho

Houng-ho ou Fleuve Jaune

route

route

route

autobus

III° PROVINCE DU CHEN-SI 陝西省

Province **stratégique**, le nord et le sud sont montagneux, et le nord est pauvre.

C'est le *berceau de la civilisation chinoise*. Province très forte au point de vue militaire, bien protégée par les montagnes. = Importance historique de la passe de Tongkoan (**Tungkwan**), où le Fleuve Jaune tourne à l'est.

Population: 11 millions d'h. (près de 1 million de moins que le Chan-si)

Superficie: 186.000 k². (le Kiang-sou a 108.000 kil²).

Nom: Ouest de la passe.

Bornes. 7 provinces l'entourent (comme le Ho-nan) : au nord le Soei-yuen (Ordos) ; à l'ouest le Ning-hia et le Kan-sou, au sud le Se-tch'oan et le Hou-pé ; à l'est le Ho-nan et le Chan-si. = Le Hoang-ho traverse la Grande Muraille, et coule droit au sud. = La *vallée du Wei-ho* est très fertile à cause du lœss (terre jaune).

Chemin de fer: (en construction) : le "Long-hai" Lantcheoufou (**Lanchowfu**) à Haitcheou (**Haichow**) 1.700 kilom. (Société franco-belge), Singanfou (**Sianfu**) à Tongkoan (**Tungkwan**), Loyang, Kaifong (**Kaifeng**) etc... Singanfou (**Sianfu**) à Hienyang, Ts'in-tcheou 秦州, et Kong-tch'ang fou 鞏昌府 (au Kan-sou) et enfin à Lantcheoufou (**Lanchowfu**).

Cours d'eau:

- 1) le Hoang-ho (voir page 6),
- 2) le **Wei-ho** 渭河, belle et abondante rivière. Des bacs énormes, chargés de charbon et de sel du Chan-si, *halés* par des centaines d'hommes, le remontent jusqu'à Hienyang,

3) le Lo-ho 洛河.

- 4) le **Han-kiang** 漢江: les petites jonques le remontent jusqu'à Hantchongfou (**Hanchungfu**). = Les épaisses *montagnes* Ts'in-ling 秦嶺山脈, célèbres dans l'histoire: nombreux loups.

Villes:

1. SI-NGAN FOU (**SIANFU**) 西安府 Capitale centrale, à 6 kil. au sud du Wei-ho. 500.000 h. Capitale de la Chine sous 4 dynasties. En 1900 (révolte des Boxeurs), la Cour s'y retira. Près de là, Che Hoang-ti 始皇帝 brûla les annales de l'Empire (III^e siècle avant Jésus-Christ) *Stèle des Nestoriens chrétiens* du VIII^e siècle.
2. FONG-SIANG FOU (**FENGSIANGFU**) 鳳翔府 Ville importante dans la vallée du Wei-ho. Sur une haute terrasse de lœss.
3. T'ONG-TCHEOU FOU (**TUNGCHOWFU**) 同州府 Sur le Lo-ho, près du confluent du Hoang-ho et du Wei-ho.

4. HAN-TCHONG FOU (**HANCHUNGFU**) 漢中府. Sur le Han-kiang. Mines. Porte du Se-tch'oan.
5. HING-NGAN FOU (**HINGANFU**) 興安府. Sur le Han-kiang Mines de houille. Porte du Hou-pé.
6. HIEN-YANG (**SIENYANG**) 咸陽. Sur le Wei-ho, c'est le port de Singanfou, = Pin tcheou (**Pinchow**) 邠州. Sur le King-ho, Porte du Kan-sou. = Yu-lin 榆林 et Yen-ngan (**Yenan**) 延安, dans les montagnes du nord. = T'ong-koan (**Tungkwan**) 潼關, Clef de la fameuse passe.

= Les 4 **ROUTES** stratégiques et commerciales de Singanfou au Kan-sou, par Pintcheou (**Pinchow**) ; au Se-tch'oan par Hantchongfou, au Hou-pé par Hingnganfou, et au Chan-si par Tongkoan. c'est la route de Pépin (Pékin)

Productions: coton, houille et fer, blé, légumes, millet, nickel, *pétrole*, troupeaux de *moutons*. Les fourrures et les **cuirs** du Chen-si se vendent dans toute la Chine L'arbre à *verniss*.

= Les habitants sont surtout agriculteurs. Le déboisement des montagnes a, comme conséquences inévitables, les *inondations* et la *famine*.

= D'après le rapport officiel de M. Hsueh Tu-pi 薛篤弼, ministre de l'Hygiène (juin 1929), plus de 16 millions (16.307 770) de personnes ont souffert de la *faim* dans les 3 provinces du Kan-sou, du *Chen-si* et du Ho-nan.



Au *Chen-si*, le nombre des affamés s'éleva à plus de 6 millions!

Le déboisement,
c'est la terre
qui meurt.

= Le *reboisement* n'apporte pas seulement des revenus assurés: il retient les eaux, régularise le débit des cours d'eau, empêche la dégradation des pentes, stabilise la moyenne des pluies et des saisons, embellit les paysages et attire les touristes.

"Arracher l'arbre, c'est désagréger le sol". "ABATS, MAIS REPLANTE!" (devise de la Société des Amis des Arbres).

IV° PROVINCE DU KAN-SOU 甘肅省

le "lointain Kan-sou.

C'est une grande, montagneuse et pauvre province au N.-O. de la Chine. Le climat y est *très froid*.

Population: 6 millions d'h. seulement. (la ville de Londres a 7.864 millions d'âmes).

Superficie: 312.000 k². (Le Kiang-sou a 108.000 km²).

Le **Nom** vient des 2 villes **Kan-tcheou fou (Kanchowfu)** et **Sou tcheou (Suchow)**.

Bornes: au nord, le Ning-hia et la Mongolie Extérieure; à l'ouest, le Sin-kiang ou Turkestan chinois, au sud le Ts'ing-hai (Chinghai) ou Kou-kou-Nor et le Se-tch'oan, à l'est, le Chen-si. Les habitants fument l'opium, ils ont déboisé les montagnes dans leur **imprévoyance**. (On compta 2.441.000 affamés au Kan-sou pendant la famine de 1929).

Futurs chemins de fer: Lantcheoufou (**Lanchowfu**)

1° à Ourumtsi (**Urumchi**) (capitale du Sin-kiang),

2° à Singanfou (Sianfu) le "Long-hai", par Kong-tch'ang fou (**Kungchangfu**) 鞏昌府, et

Ts'intcheou 秦州,

3° à Ninghia (**Ninghia**) et à Paoteou, **T. S. F.**

Cours d'eau:

1) le **Hoang-ho** traverse la province. Il est coupé

de rapides et ne sert qu'au flottage des bois;

2) le **Wei-ho** (il y a de rares bacs pour les voyageurs);

3) le **Tao-ho** 洮河; (voir page 6);

4) le **Si-ning-ho** 西寧河 et

5) le **Ta-t'ong-ho** 大通河 servent au flottage des radeaux,

6) le **Kia-ling-kiang** 嘉陵江.

= 4 *Grandes routes* partent de Lantcheoufou 1) à Ourumtsi (**Urumchi**) et à Ili, 2) à Siningfou (**Siningfu**) et à **Lhassa** (en passant entre les 2 lacs Tsaring Nor et Oring Nor), 3) à Pingliang, Pintcheou (Pinchow) (au Chen-si) et à Singanfou (**Sianfu**); 4) à Tchengtou (**Chengtu**) par Taotcheou (**Taochow**) 洮州 et le Kia-ling-kiang.

Villes:

1. LAN-TCHEOU FOU (**LANCHOWFU**) 蘭州府. 500.000 âmes. Capitale, sur le Hoang-ho, rive droite Belle ville très commerçante. Célèbre **tabac** pour pipe à eau. Son fameux pont de bateaux de 300^m est remplacé par un pont en fer de 210^m.

2. P'ING-LIANG (**PINGLIANG**) 平涼. Sur la grande route du Chen-si. Le district est fertile.

3. LIANG-TCHEOU FOU (**LIANGCHOWFU**) 涼州府. 200.000 âmes. Sur la longue route du Sin-kiang Champs immenses de tabac et d'indigo. Ville située à 1.525^m d'altitude, dans une vaste plaine

4. KAN-TCHEOU FOU (**KANCHOWFU**) 甘州府 Sur la route du Sin-kiang. Commerce des cuirs. Ville insalubre le croup y règne en permanence.

5. SOU TCHEOU (**SUCHOW**) 肅州 Sur la route du Sin-kiang. Bon commerce

6. KIA-YU-KOAN (**CHIAYUKWAN**) 嘉峪關. *Fin de la Grande Muraille* (près de 6.000 kilomètres) déployée depuis Chanhaikwan (**Shanhaikwan**) (au Ho-pé). Après Ngan-si tcheou (**Ansichow**) 安西州, l'immense route continue vers le Sin-kiang.

Productions: *pétrole*, houille, or, argent, sel des *lacs salés*. Blé, *tabac*, indigo, laine (on en fait des tapis), orge, le pavot pour l'**opium**. Grand élevage de *moutons*. Les *chameaux*, en caravanes, transportent les marchandises de Siningfou (**Siningfu**) à Kalgan en 50 jours, puis le chemin de fer jusqu'à Tientsin pour les maisons de commerce européennes.

—Le Kan-sou est la province de Chine où l'on compte le plus de *Musulmans* (3 millions), 2) le Sin-kiang 1 à 2 millions; 3) le Ho-pé 500.000 à 1 million; 4) le Yun-nan 500.000, 5) le Ho-nan 350 à 500.000; 6) la Mandchourie 250 à 500.000 etc. (M^{sr} André Boucher "Petit Atlas des Missions catholiques" 1928, page 90).

—L'épouvantable *tremblement de terre* (au Kan-sou), du 16 déc. 1920, ensevelit 200.000 personnes sous les éboulements. Celui du 23 mai 1927 a fait périr près de 80.000 personnes (dans la région de Liangtcheoufou)

= Monseigneur Buddenbrock, vicaire apostolique de Lanchowfu écrivait: "Ce fut un cataclysme si épouvantable que je me crus à la fin du monde. C'est par un vrai prodige que nous avons échappé à la mort. Les énormes *remparts* de Liangchow se sont



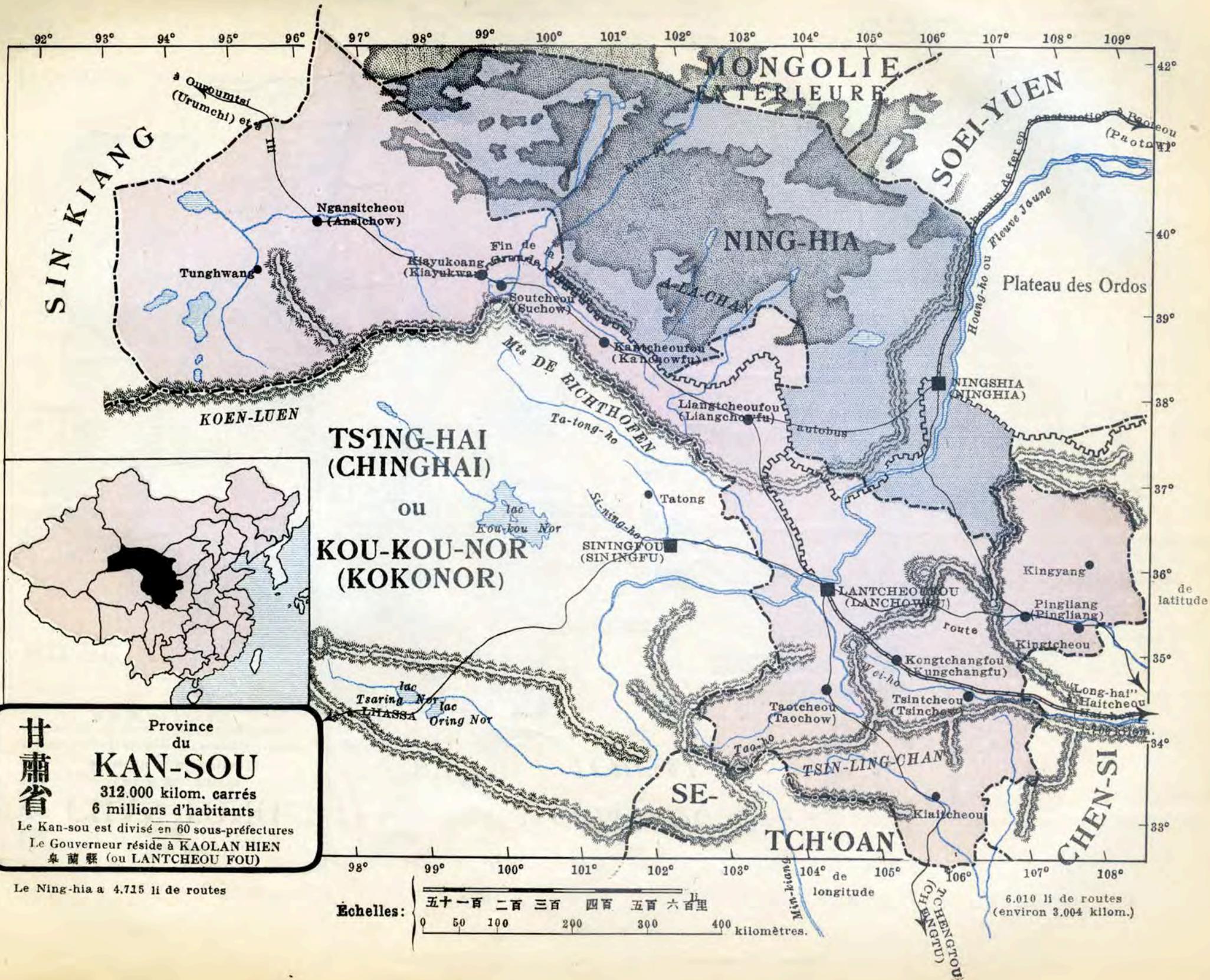
Le pavot dont on extrait l'opium.

écroulés. Dans un rayon de 70 *kilomètres* il n'y a que des ruines. En plusieurs lieux, la terre s'est fendue; de larges crevasses laissaient échapper une eau boueuse. On ne saura jamais le nombre des *morts*: 50.000? peut-être 100.000?... Le 23 mai fut pour nous comme le jour du Jugement! "

Le pavot est originaire de l'Orient. *L'opium brut* est un suc laiteux découlant des capsules (ou têtes) incisées.

= Le Kan-sou et un pays d'élevage de chevaux; il possède les plus belles écuries de Chine.

= En 1928, 100.000 Chinois environ ont été massacrés par suite d'une révolte des *Musulmans*, dans le Kan-sou. ("Bull. com. d'Extr.-Orient", nov 1928, p. 5).



92° 93° 94° 95° 96° 97° 98° 99° 100° 101° 102° 103° 104° 105° 106° 107° 108° 109°

42°
41°
40°
39°
38°
37°
36°
35°
34°
33°

de latitude

MONGOLIE
EXTERIEURE

SOEI-YUEN

SIN-KIANG

NING-HIA

Plateau des Ordos

TSING-HAI
(CHINGHAI)

ou
KOU-KOU-NOR
(KOKONOR)

TCH'OUAN

CHEN-SI

Ngansitcheou
(Anschow)

Tunghwang

Kiyukoang
(Kiyukwa)

Soutcheou
(Suchow)

Kantcheoufou
(Kanchowfu)

Liangtcheoufou
(Liangchowfu)

NINGSHIA
(NINGHIA)

SININGFOU
(SININGFU)

LANTCHEOUFOU
(LANCHOWFU)

Kingyang

Pingliang
(Pingliang)

Kingtcheou

Kongtchangfou
(Kungchangfu)

Taotcheou
(Taochow)

Tsintcheou
(Tsinchow)

Long-hai"
Haitcheou

Kiaitcheou

à Ourgoumtai
(Urumchi) et à

Paotou
(Paotou)

Fin de Grande

Mts DE RICHTHOFEN

Ta-tong-ho

Si-ning-ho

SE-

TSIN-LING-CHAN

TO HENGTOU
(HENGTOU)

Hoang-ho ou Fleuve Jaune

104° de longitude

98° 99° 100° 101° 102° 103° 104° 105° 106°

0 50 100 200 300 400 kilomètres.



甘肅省

Province du

KAN-SOU

312.000 kilom. carrés
6 millions d'habitants

Le Kan-sou est divisé en 60 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à KAOLAN HIEN
皋蘭縣 (ou LANTCHEOU FOU)

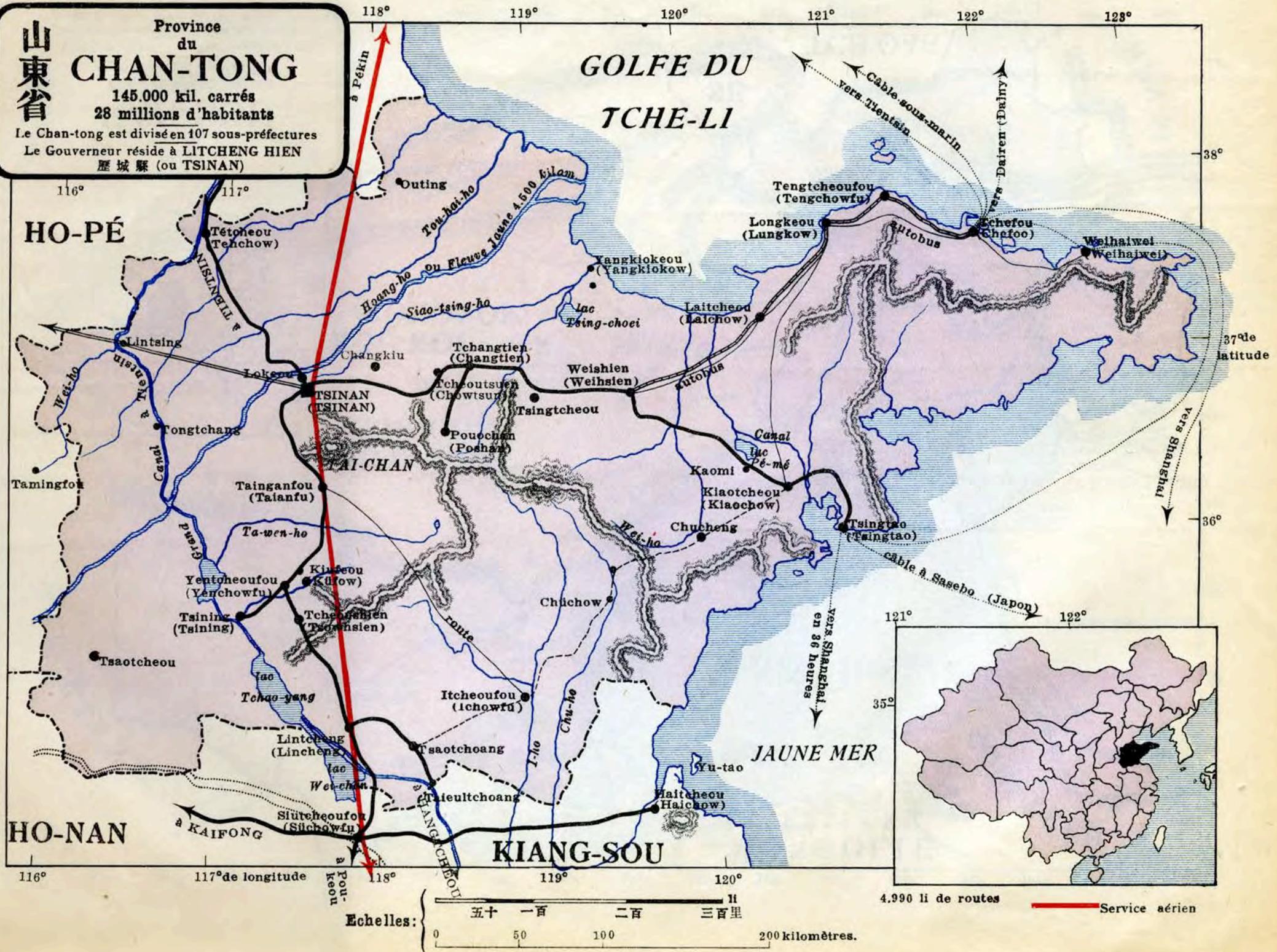
Le Ning-hia a 4.715 li de routes

山東省

Province du CHAN-TONG

145.000 kil. carrés
28 millions d'habitants

Le Chan-tong est divisé en 107 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à LITCHENG HIEN
歷城縣 (ou TSINAN)



GOLFE DU TCHE-LI

HO-PÉ

HO-NAN

KIANG-SOU

JAUNE MER

Echelles: 0 50 100 200 kilomètres.

五十 一百 二百 三百里

4.990 li de routes — Service aérien

V° PROVINCE DU CHAN-TONG 山東省

Elle forme une longue *presqu'île* au climat assez doux = Elle produit des fruits excellents.

Population: 28 millions d'habitants (en mars 1931). (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 145.000 kil. carrés (le Kiang-sou a 108.000 kil²)

Nom: "l'Est des monts" = le célèbre T'ai-chan (**Taishan**) 泰山, la première des 5 montagnes sacrées, où affluent tant de pèlerins.

Bornes: au nord le golfe du Tche-li et le Ho-pé, à l'ouest le Ho-pé et le Ho-nan, au sud le Ho-nan, le Kiang-sou et la mer Jaune, à l'est la mer Jaune.

C'est la *province sacrée* de la Chine. Patrie de K'ong-fou-tse (**Confucius**) 孔子 (né en 551 avant Jésus-Christ) à K'iu-feou (**Küfow**) 曲阜, et de **Mencius** 孟子 (300 ans avant Jésus-Christ) à Tcheou hien (**Tsowhsien**) 鄒縣.

— Les habitants du Chan-tong sont forts, courageux, bons fermiers, excellents soldats. Ils émigrent beaucoup, surtout dans les 3 Provinces extérieures 東三省.

Chemins de fer:

- 1° le "Tsin-pou", de Té-tcheou (**Tehchow**) 德州 à TSINAN, T'ai-ngan fou (**Taianfu**) 泰安府, K'iu-feou (**Küfow**), Yen-tcheou fou (**Yenchowfu**) 兗州府, Lin-tch'eng (**Lincheng**) 臨城.
- 2° le "Kiao-tsi", de **Tsinan** à Tcheou-ts'uen (**Chowtsun** 周村, Tchang-tien (**Changtien**) 張店, Weihien, **Kiaotcheou** et Tsingtao 451 kil., 1150 ponts, mais pas un seul tunnel.

3° Yentcheoufou à Tsi-ning tcheou (**Tsining**) 濟寧 sur le Grand Canal

4° Lintcheng à Tsao-tchoang (**Tsaochwang**) 棗莊 et T'ai-eul-tchoang (**Taierhchwang**) 台兒莊 sur le Grand Canal.

5° Tchangtien (**Changtien**) 張店 à Pouo-chan (**Poschan**) 博山 (mines de houille) = En construction Weihien à Laitcheoufou, Longkéou, Tengcheoufou et Tchefou.

Cours d'eau:

- 1) le *Grand Canal* traverse la plaine fertile à l'ouest,
- 2) le **Hoang-ho** se jette, depuis 1851, dans le golfe du Tche-li. Il coupe le Grand Canal (en temps

ordinaire il est à 5^m au-dessus). Dignes puissantes contre les inondations,

3) les 2 rivières **Wei-ho** 衛河, 濰河.

Villes:

1. TSI-NAN (**TSINAN**) 濟南. Capitale. 500.000 h; à 6 kil. au sud du fleuve, et au nord du Tai-chan. Son port est Lo-k'ou 洛口 = École militaire. = **T.S.F.** = Filatures de soie tussah⁽¹⁾ (tussor) pour faire le pongée. Aérodrome.
2. TCHE-FOU (**CHEFOO**) 芝罘 ou Yen-t'ai 煙台. Le 1^{er} port ouvert. = École navale. = **T.S.F.** = Soie. = Minoteries, raffineries de sucre de betterave. = Les pommes, les raisins et la bière de Tchefou.
3. KIAO-TCHEOU (**KIAOCHOW**) 膠州 Le 2^e port ouvert. Sur une baie magnifique, mais ensablée.
4. TS'ING-TAO (**TSINGTAO**) 青島. Le 3^e port ouvert. 367.400 h. (en avril 1931). Loué à l'Allemagne en 1898, passé au Japon en 1914, rétrocédé à la Chine en 1922. = **T.S.F.** = Ville magnifique. Tramways électriques. Observa-

toire. = Tsingtao était le 6^e port de la Chine en 1930, c'est une célèbre station balnéaire. On l'appelle "le Brighton de l'Extrême-Orient". = La célèbre bière de Tsingtao.

5. LONG-K'EOU (**LUNGKOW**) 龍口. Le 4^e port ouvert. Ses vermicelles 麪條 (l'article fondamental) sont exportés par vapeurs directs jusqu'à Hongkong!

6. WEI-HAI-WEI (**WEIHAIWEI**) 威海衛 Le 5^e port ouvert. Loué à l'Angleterre en 1898. Rétrocédé à la Chine le 1^{er} Octobre 1930, à l'exception de l'île de Liukungtao. Sanatorium.

7. LAI-TCHEOU (**LAICHOW**) 萊州. Près du golfe du Tche-li.

8. TENG-TCHEOU FOU (**TENGCHOWFU**) 登州府 Port. Émigrants pour la Mandchourie.

9. WEI HIEN (**WEIHSIEN**) 濰縣 Centre de la province Riche ville. Houille.

Exportations en 1930: de Tchefou arachides, filets de cheveux (surtout aux É.-U.), dentelles, pongées, fruits; = de Kiaotcheou houille, tabac, bois blanc (au Japon), graines d'arachides et huile (en Angleterre et en Hollande, pour l'industrie de la margarine), = de Tsingtao blé, soie, peaux de bœuf et de vache. = Le Chan-tong tient le 1^{er} rang pour la production des œufs (111 millions par an), des arachides (exportation de près de 200.000 tonnes par an) et du sel marin. — Plus de 100.000 Chantonais vinrent travailler en France (華工) pendant la Grande Guerre (1914 à 1918).

= En 25 siècles, le cours du Hoang-ho a changé 10 fois de direction. En 1887, ses inondations engloutirent 3 millions d'hommes. Des digues continues, simples ou doubles, de 20 à 120 mètres d'épaisseur, ont été construites. = 60.000 ouvriers sont constamment employés à en réparer les brèches fréquentes, car ces digues ne sont construites qu'en argile, et en tiges de dourah entrelacées.

= Un service d'autobus fonctionne entre Weihien et Tchefou.



Phare de Tchefou, le 1^{er} construit en Chine, en 1867.

= Du Chan-tong, l'émigration en Mandchourie augmenta énormément. En 1928, chaque jour 2.000 cultivateurs en moyenne arrivaient à Tsingtao pour prendre passage sur les vapeurs qui vont à Dairen. Les autorités du chemin de fer estimèrent à plus de 4 millions le nombre des Chantonais qui allèrent se fixer en Mandchourie en 1928.

(1) La soie tussah ou soie jaune claire, très légère, est produite par le bombyx du chêne (ou ver à soie asiatique).

VI° PROVINCE DU HO-NAN 河南省

C'est une province très fertile (grâce au loess) dans les plaines du Hoang-ho (le Fleuve Jaune) et du Hoai-ho 淮河 au sud.

Population: 30 millions d'habitants. (Le Kiang-sou a 34 millions d'h.)

Superficie: 176.000 kil. carrés (le Kiang-sou à 108.000 kil. carrés).

Nom: "le Sud du fleuve" (le Hoang-ho, qui a 4.500 kil. de longueur).

Bornes. 7 provinces l'entourent (comme le Chen-si) au nord le Ho-pé et le Chan-si; à l'ouest le Chen-si et le Hou-pé; au sud le Hou-pé, à l'est le Ngan-hoei, le Kiang-sou, le Chan-tong et le Ho-pé.

Chemins de fer:

1° le "Ping-han", desservant Tchang-té fou (**Chang-tehfu**) 彰德府, Sin-siang près de Wei-hoei fou, Tcheng tcheou (**Chengchow**) à 700 kil. de Pépin), Hiu tcheou (**Hsüchow**) 許州, Sin-yang tcheou (**Sinyangchow**) 信陽州 pour gagner Hankéou, à 1.214 kil. de Pépin (Pékin) = Au nord de Tchengtcheou, le train franchit (traverse) le Hoang-ho sur un pont de fer de 3.010 mètres.

2° Sinsiang à Tao-k'ou (**Taokow**) 道口

3° Sinsiang à Ts'ing-hoa-tchen (**Tsinghwachen**).

4° "le Long-hai" et le "Pien-lo" Siutcheoufou (au Kiang-sou) à Koeitéfou, **KAIFONG**, Tchengtcheou, Loyang, Koanyintang (**Kwan-yintang**), Chentcheou (**Shanchow**) et Lingpao. = En construction: Tsinghoatchen à Tchétcheou (**Tsehchow**) (au Chan-si). = Lingpao à Tongkoan (au Chan-si). = Sinyangtcheou à Ou-i 烏衣 (au Ngan-hoei), sur le "Tsin-pou".

Cours d'eau:

1) le **Hoang-ho**, qui est un danger permanent, parfois inondations terribles, parfois il est presque à sec.

2) le **Wei-ho** 衛河, qui se jette dans le Grand

Canal (au Chan-tong),

3) le **Lo-ho** 洛河, (voir page 6)

4) le **Pé-ho** 白河, affluent du Han-kiang,

5) le **Hoai-ho**, navigable depuis Sinyangtcheou.

Villes:

1. **K'AI-FONG (KAIFENG)** 開封. Capitale 177.500 h. A 9 kil. au sud du fleuve. Grands murs construits contre les inondations. Arsenal.

2. **LO-YANG** 洛陽 autrefois **Lo-i** 洛邑 ou Ho-nan fou (**Honanfu**) 河南府, dans la fertile vallée du Lo-ho. Arsenal. Camp retranché du Maréchal Ou Pei-fou 吳佩孚. = **T S F** = Cinq grandes routes partent de Loyang direction nord à Hoai k'ing fou (**Hwaikingfu**) 懷慶府, direction ouest à Tongkoan, direction sud à Nan-yang fou (**Nanyangfu**) 南陽府, sur le Pé-ho, S.-E. à Tcheou-kia-k'ou (**Chowkiakow**) 周家口, sur un affluent du Hoai-ho, direction est à Kaifong, la

capitale.

3. **TS'ING-HOA-TCHEN (TSINGHWACHEN)** 清化鎮. Grand centre houiller

4. **WEI-HOEI (WEIHWEL)** 衛輝. Sur le Wei-ho. = École franco-chinoise

5. **TAO-K'EOU (TAOKOW)** 道口: houille.

6. **TCHENG TCHEOU (CHENGCHOW)** 鄭州. Gare très importante au croisement "du Ping-han" appelé le "Central chinois" et du "Long-hai"

7. **KOEL-TÉ FOU (KWEITEHFU)** 歸德府. Ancienne capitale de l'Empire chinois, comme Loyang et Kaifong

—Richesses agricoles: au nord blé (moulu à Hankéou et à Outchang), coton, orge, cire, soie, au sud riz, chênes du Fou-nieou-chan (**Funiu shan**) 伏牛山脈, dont les feuilles servent à nourrir les vers à soie, arachides, noix 核桃.

—Richesses minérales: houille, fer, plomb argentifère, anthracite vendu à Shanghai et à Tientsin.

—Le Honanais est "rude et un peu grossier"; c'est un excellent soldat.

—**COTON:** provinces productrices (par ordre décroissant de la récolte totale): 1) le Kiang-sou, 2) le Hou-pé, 3) le Chan-tong, 4) le Ho-pé. 5) le **HO-NAN** (coton d'excellente qualité), etc.

Production mondiale du coton, année 1929-1930. (chiffres en milliers de balles de 225 kilos):

1) États-Unis 14,919, 2) Indes 4,480, 3) Égypte 1,649, 4) Chine 1,550, 5) Turkestan 1,325, 6) Brésil 550 etc...

Dossiers de l'Action Populaire, 25 Mai 1931, p. 1.132.

—Shanghai (61 filatures) arrive en tête de l'industrie du coton en Chine.

—On compte actuellement en Chine 127 filatures de coton (81 chinoises, 43 japonaises, 3 anglaises) équipées de 3.969.352 broches (bobines), et 29.313 métiers.

—En Chine, 12 provinces produisent le coton.

—Sur les 4 millions de bobines de tissages chinois, 75% sont situées dans le district de Shanghai.

"Bulletin commercial d'Extrême-Orient. janvier-février 1931, p. 2



Le cotonnier est originaire de l'Inde.

—Shanghai est le centre principal de l'industrie cotonnière chinoise. Sur les 127 filatures existant en Chine, Shanghai en compte 61 et des plus importantes, puisqu'elles ont fabriqué les 4/5 de la production de tissus en 1929, et environ la moitié de la production de filé.

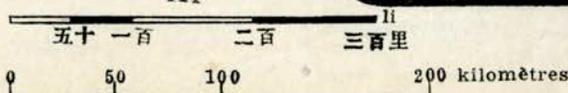
La récolte mondiale pour 1931 était prévue 15.584.000 balles, au lieu de 13.929.941, en 1930 = L'Extrême-Orient est un des grands consommateurs de cotonnades.



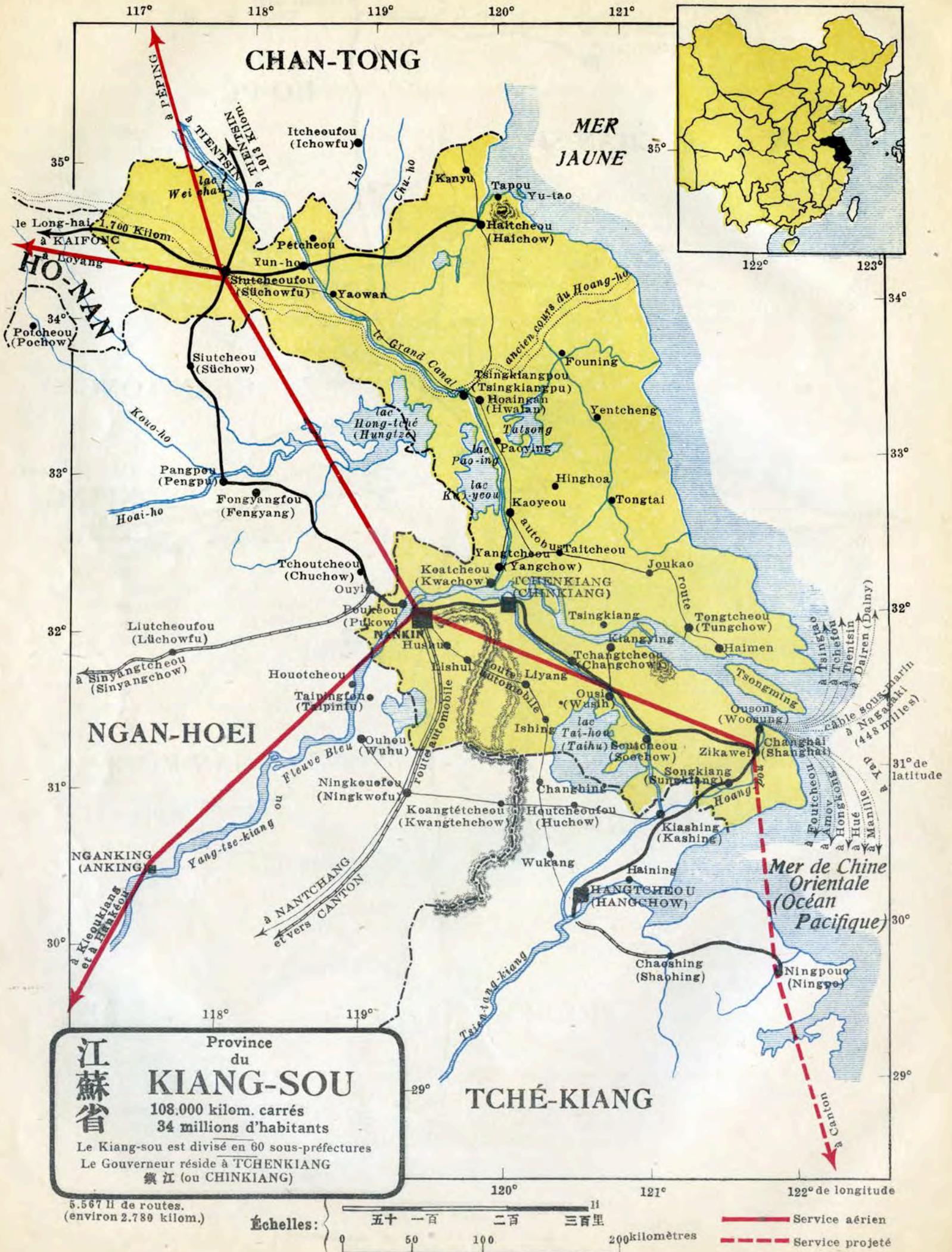
河南省
 Province du
HO-NAN
 176.000 kilomètres carrés
 30 millions d'habitants
 Le Ho-nan est divisé en 108 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à KAIFONG HIEN
 開封縣 (ou KAIFONG)

5.710 li de routes.

Échelles:



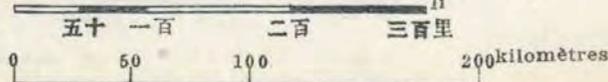
Service aérien



江蘇省
 Province du
KIANG-SOU
 108.000 kilom. carrés
 34 millions d'habitants
 Le Kiang-sou est divisé en 60 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à TCHENKIANG
 鎮江 (ou CHINKIANG)

5.567 li de routes.
 (environ 2.789 kilom.)

Échelles:



Service aérien
 Service projeté

VII° PROVINCE DU KIANG-SOU 江蘇省

(la province la plus dense de la Chine: 314 habitants par kilom. carré; la plus grande densité du monde).

C'est une province très riche. = Plaine fertile produisant beaucoup de **COTON** et de soie, et du riz.

Population: 34.126.000 habitants (elle augmente très vite, grâce à l'immigration continuelle).

Superficie: 108.790 kil. carrés (la moitié du Hou-nan qui a 217.000 km²)

Nom: Il vient de 2 principales villes: **Kiang-ning (Nanking)** et **Sou-tcheou (Soochow)**.

Bornes: au nord le Chan-tong, à l'ouest le Ho-nan et le Ngan-hoei, au sud le Ngan-hoei et le Tché-kiang; à l'est la mer de Chine orientale et la mer Jaune. (Océan Pacifique).

Chemins de fer:

- 1° **Shanghai** à Ou-song (**Woosung**) 吳淞. **T. S. F.** 16 kil. (la 1^{ère} ligne construite en Chine).
- 2° **Shanghai** à Soutcheou 86 kil., Ou-si (**Wusih**) 128 kil., Tchangtcheou (**Changchow**), Tchenkiang (**Chinkiang**) 242 kil. et à **NANKIN** 311 kil. (de Paris à Bruxelles, il y a également 311 kil.)
- 3° **Shanghai** à Songkiang 44 kil., Kiahing (au Tché-kiang) 98 kil. et à **HANGTCHEOU** 189 kil.

(de **NANKIN** à Hangtcheou, il y a donc juste 500 kil.)

- 4° **Poukéou** (Pukow) à Tch'outcheou (**Chuchow**) 滁州 (au Ngan-hoei), Siu-tcheou fou (**Süchowfu**) et **Tientsin** 1.009 kil.; c'est le "Tsin-pou".
- 5° **KAIFONG** (au Ho-nan) à Siutcheoufou, Yun-ho et à Haitcheou (c'est le "Long-hai").

Cours d'eau:

- 1) Le *Grand Canal* traverse la province du nord au sud par Ts'ing-kiang-p'ou (**Tsingkiangpu**) 清江浦, Hoai-ngan fou 淮安府, Yangtcheou, Tchenkiang, Oüsi et Soutcheou.
- 2) Le **Yang-tse-kiang** la traverse de l'ouest à l'est (10 à 20^m de profondeur), l'île de Tsongming

崇明島, **T.S.F.**, est à son embouchure.

- 3) Le Hoang-p'ou (**Whangpoo**) 黃浦, dont les eaux pénètrent dans une infinité de canaux; rivière très utile. — Grands lacs T'ai-hou (**Tai-hu**) 太湖, Hong-tché (**Hungtze-hu**) 洪澤湖, Paoing 寶應湖 etc.

Villes:

1. **NANKIN (NANKING)** 南京 Capitale de la République chinoise, 623.300 h. Immense mausolée de Sun Yat Sen 孫中山先生之陵墓. Le 1^{er} port ouvert. **T.S.F.** Longues muraille de 35 kilom. 500^m. La gare et le port sont à Hia-koan 下關. = P'ouk'ou 浦口 se trouve de l'autre côté du fleuve. Aérodrôme.
2. **TCHEN-KIANG (CHINKIANG)** 鎮江. Capitale de la province. Le 2^e port ouvert. 141.700 h. = Il reçoit les produits du Kiang-pé.
3. **CHANG-HAI (SHANGHAI)** 上海. La capitale commerciale de toute la Chine. Sur le Hoang-pou; à 70 kil. de la mer. Le 3^e port ouvert (en 1842) = 3 millions 500.000 habitants. C'est actuellement la 5^e ville du monde après New-York, Londres, Berlin et Chicago. C'est le 5^e port du monde, après Londres, New-York, Rotterdam et Hambourg. Le commerce total de Shanghai a été en 1930 de 1.145.576.122 taëls, équivalant à plus de 13 milliards de francs. = Malles française, anglaise, allemande, italienne, japonaise, américaine, canadienne. = 11 câbles sous-marins. **T.S.F.** et **T.S.F.** maritime. Aérodr. de Hongkiao. = Université "L'Aurore" = Tramways électriques anglais, chinois et

français. Le formidable développement de cette ville est dû à sa magnifique position géographique, unique au monde, peut-on dire.

4. **SOU-TCHEOU (SOOCHOW)** 蘇州. Le 4^e port ouvert. 500.000 h. A 20 kil. est du lac Tai-hou. Riche ville dans la partie la plus fertile de la province. la soie. = "La Venise de la Chine". Aérodrôme
5. **OU-SI (WUSIH)** 無錫. Ville riche Minoteries. **Coton.** Élevage des vers à soie. Centre industriel.
6. **SONG-KIANG (SUNGKIANG)** 松江. Le 31^e de latitude y passe. Commerce de riz.
7. **YANG-TCHEOU (YANGCHOW)** 揚州. Au nord de Tchenkiang. Commerce de sel, de blé, de roseaux, de haricots rouges et de sésame. = École préparatoire à l'Université "L'Aurore" de Shanghai.
8. **T'ONG-TCHEOU (TUNGCHOW)** 南通州. Au nord du fleuve. Ville industrielle très prospère.
9. **SIU-TCHEOU FOU (SÜCHOWFU)** 徐州府. Au croisement du "Tsin-pou" et du "Long-hai" Aérodrôme
10. **HAI TCHEOU (HAICHOW)** 海州. Près de la mer Jaune. = le terminus du "Long-hai" qui aura 1.700 kil. (depuis Lantcheoufou)

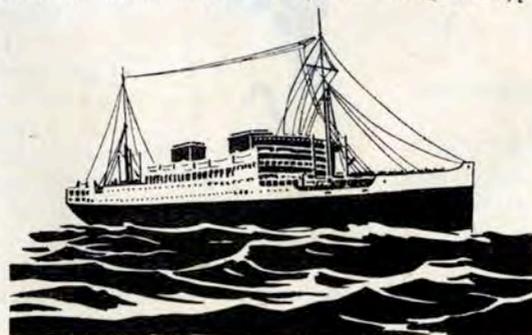
= Shanghai à Pépin (**Pékin**) en 36 h. 36^m par le train. = Shanghai à Marseille par les "Messageries Maritimes" en 34 jours, par Hongkong, Saïgon, Singapore, Colombo, Djibouti, Suez et Port-Saïd. 286 dollars en 4^e classe, environ 1.720 francs. = En 2^e classe B. 1.200 francs-or (au 2 mars 1932). = Quand il est midi à Paris, il est 8 heures du soir à Shanghai.

= La malle française part de Shanghai pour Marseille (17.000 kilom.) tous les 14 jours, le samedi.

= Position de Shanghai au sémaphore du Quai de France:

Longitude 121° 29' Est de Greenwich.
Latitude 31° 14' Nord.

= Le célèbre Observatoire astronomique et météorologique de Zi-ka-wei



Le nautonophte "Félix Roussel" (M.M.) 20.945 tonnes.

徐家匯, à 8 kilom. S.-O. de Shanghai, a, depuis 1882, réussi à prédire plusieurs jours à l'avance le passage des typhons, et a sauvé ainsi de nombreux navires. Il a travaillé, en 1926, avec Alger et San Diego (Californie) à l'opération mondiale de la révision des longitudes.

VIII° PROVINCE DU NGAN-HOEI 安徽省

Le Ngan-hoei est le grenier de la partie centrale de la Chine.

Cette province, située sur les deux rives du Yang-tse-kiang, est sèche et fertile dans le nord, productrice de riz dans le centre, montagneuse et assez peuplée dans le sud. Le riz du Ngan-hoei nourrit plusieurs provinces.

Population: 21 millions d'h. (le Kiang-sou en a 34 millions). = 140 habitants par kilom. carré.

Superficie: 144.000 kil. carrés (le Kiang-sou en a 108.000).

Nom: il vient de 2 villes, **Ngan-k'ing** et **Hoei-tcheou**.

Bornes: au nord le Kiang-sou et le Ho-nan, à l'ouest le Ho-nan et le Hou-pé, au sud le Kiang-si et le Tché-kiang, à l'est le Kiang-sou.

Chemins de fer:

1° le "Tsin-pou" Siutcheoufou (**Süchowfu**) (au Kiang-sou) à Pang-pou (**Pengpu**) 蚌埠 sur le Hoai-ho, rive droite, Fongyangfou, Tch'ou tcheou (**Chuchow**) 滁州 et Poukeou (au Kiang-sou), à 1.009 kil. de Tientsin.

2° en construction Ou-i (**Wuyi**) 烏衣 à Sinyang-tcheou (**Sinyangchow**) (au Ho-nan), sur le "Ping-han", en passant par la grande ville de

Lou-ngan tcheou 六安州.

3° Ouhou à Ningkouofou, Koangtétcheou, puis à Houtcheoufou (**Huchowfu** au Tché-kiang) et à Kiashing (**Kashing**) sur la ligne de Shanghai à Hangtcheou.

4° La grande ligne de Nankin à Canton traversera le sud de la province.

Cours d'eau:

1) le majestueux **Yang-tse-kiang** coule du S.-O. au N.-E. (large et profond) A l'époque des crues, il fait refluer l'eau des rivières dans le lac Tchao-hou. Inondations presque annuelles, mais désastreuses en 1931.

2) le **Hoai-ho** 淮河 (la Hoai) Il vient du sud du Ho-nan. Nombreux affluents rive gauche. Par-

fois inondations désastreuses (pas d'arbres!);
3) le lac Hong-tché (**Hungtze-hu**) 洪澤湖 (la partie est appartient au Kiang-sou), très poissonneux et grand comme le Tai-hou. Le Hoai-ho s'y jette. Des canaux le réunissent au Grand Canal;
4) le lac Tch'ao-hou (**Chow-hu**) 巢湖. Il s'écoule par un large canal dans le Yang-tse-kiang

Villes:

1. **NGAN-K'ING (ANKING)** 安慶. 111.000 h. (en avril 1929). Sur la rive gauche du Yang-tse-kiang. Capitale. Port d'escale pour les vapeurs de Shanghai à Hankéou. Bon commerce. = **T. S. F.** Aérodrome.

2. **OU-HOU (WUHU)** 蕪湖. 141.000 h. (en avril 1929). Sur le Yang-tse-kiang Le seul port ouvert de la province, où arrivent les vapeurs de l'Océan. On agrandit le port. = 8 usines pour décortiquer le riz. = Minoteries. = Exporte beaucoup de **RIZ**, de thé et de pois, = **T. S. F.**

3. **HOEI-TCHEOU (HWEICHOW)** 徽州. Ville riche, au S.-E. Le célèbre thé vert de Song-lo 松蘿 On y fabrique une excellente encre de Chine 徽墨 = Bambous.

4. **FONG-YANG-FOU (FENGYANGFU)** 鳳陽府. Près du Hoai-ho. Célèbre pays natal du 1^{er} empereur des Ming 明太祖 Mausolée sur le tombeau de son père

5. **NING-KOUO FOU (NINGKWOFU)** 寧國府: mines de houille.

6. **KOANG-TÉ TCHEOU (KWANGTEHCHOW)** 廣德州. Dans les belles montagnes Hoang-chan (**Hwang shan**) 黃山脈, qui servent de modèle pour les dessins.

7. **TA-T'ONG (TATUNG)** 大通. Derrière une île du fleuve. Douane pour l'impôt du sel.

8. **POTCHEOU (POCHOW)** 亳州 Au N.-O. Grand commerce de peaux.

= **HO-FEI** 合肥 est le pays natal de l'homme d'État Li Hong-tchang 李鴻章. = **Pang-pou**, plus de 100.000 h., est devenu le centre du nord de la province, depuis la construction du chemin de fer. = Kieou-hoa-chan 九華山 dans le Tsing-yang hien est un pèlerinage païen très fréquenté.

Productions: RIZ (après 1. le Kiang-sou, 2. le Hou-nan, et 3. le Hou-pé), blé, coton, tabac, thé = Mines de houille de Ningkouofou et de Tch'e-tcheou fou (**Chihchowfu**) 池州府, près du fleuve



Épi de riz. (Hauteur de la plante: 1m).

= Le **riz** forme le fond de l'alimentation chinoise et japonaise. = Pays producteurs: 1. l'Inde (47 millions $\frac{1}{2}$ de tonnes), 2. la Chine (40 millions), 3. le Japon (11 millions), 4. la Birmanie, 5. l'Indochine (5.500.000 tonnes), 6. le Siam 5% du monde, 7 l'île de Java, 8. l'Italie, 9. les États-Unis etc.

Une bonne récolte de riz au Ngan-hoei pourrait nourrir les habitants pendant 5 années.

= Ouhou exporte chaque année 6 millions de piculs (1 picul = 60 kgr., 453), surtout à Canton, à Tchefou et à Ningpo.

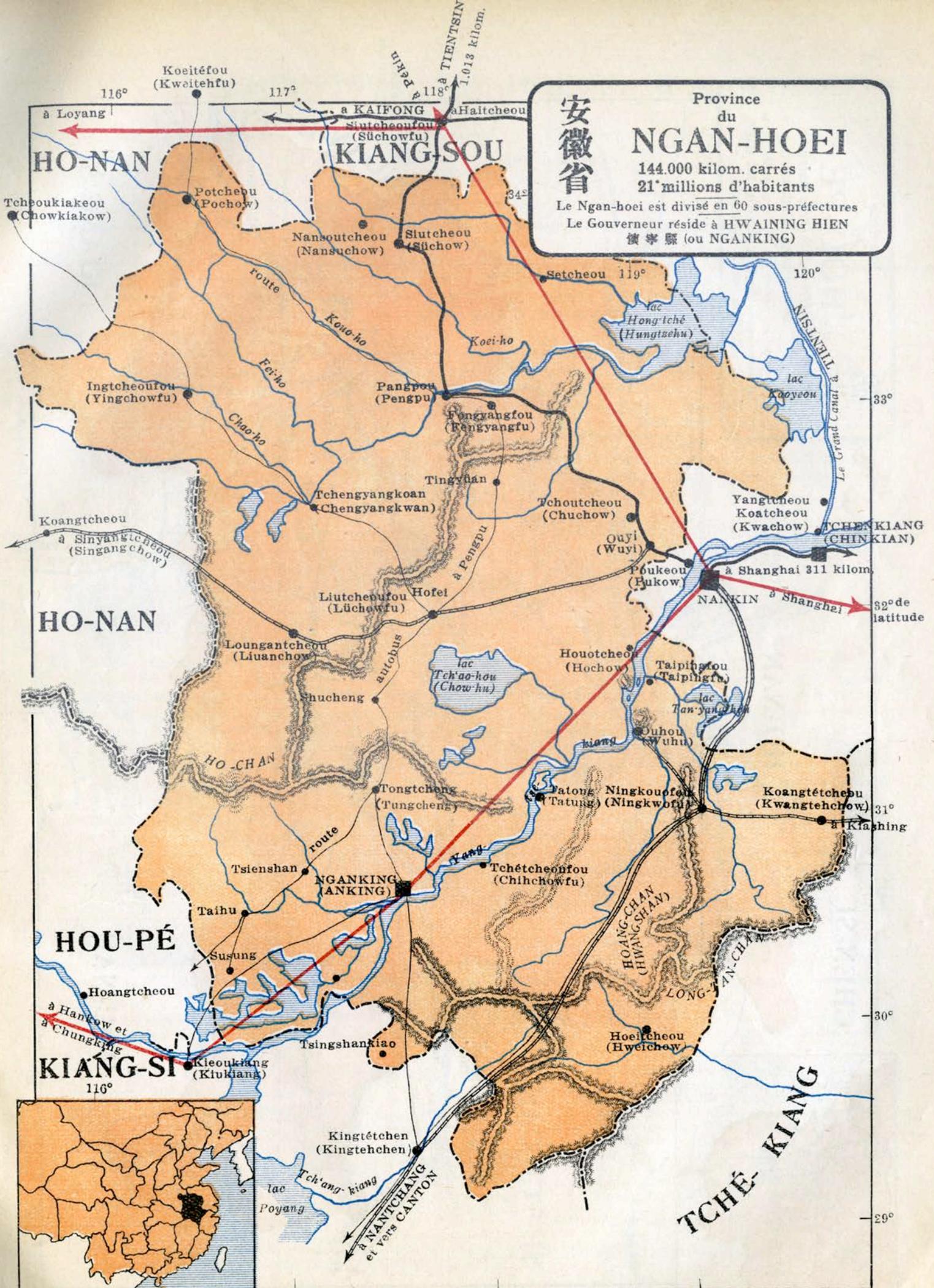
= 2 pays produisent seuls plus de riz qu'ils n'en consomment: l'Inde et surtout l'Indochine. A côté d'eux sont les pays qui en produisent beaucoup, mais en consomment davantage: le Japon et la Chine, parce qu'ils sont surpeuplés. On estime à 750 millions le nombre des habitants de notre planète pour lesquels le riz constitue la base de l'alimentation

安徽省

Province du NGAN-HOEI

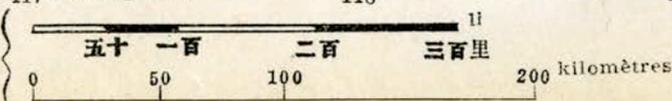
144.000 kilom. carrés
21 millions d'habitants

Le Ngan-hoei est divisé en 60 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à HWAINING HIEN
懷寧縣 (ou NGANKING)



3.776 li de routes.

Échelles:

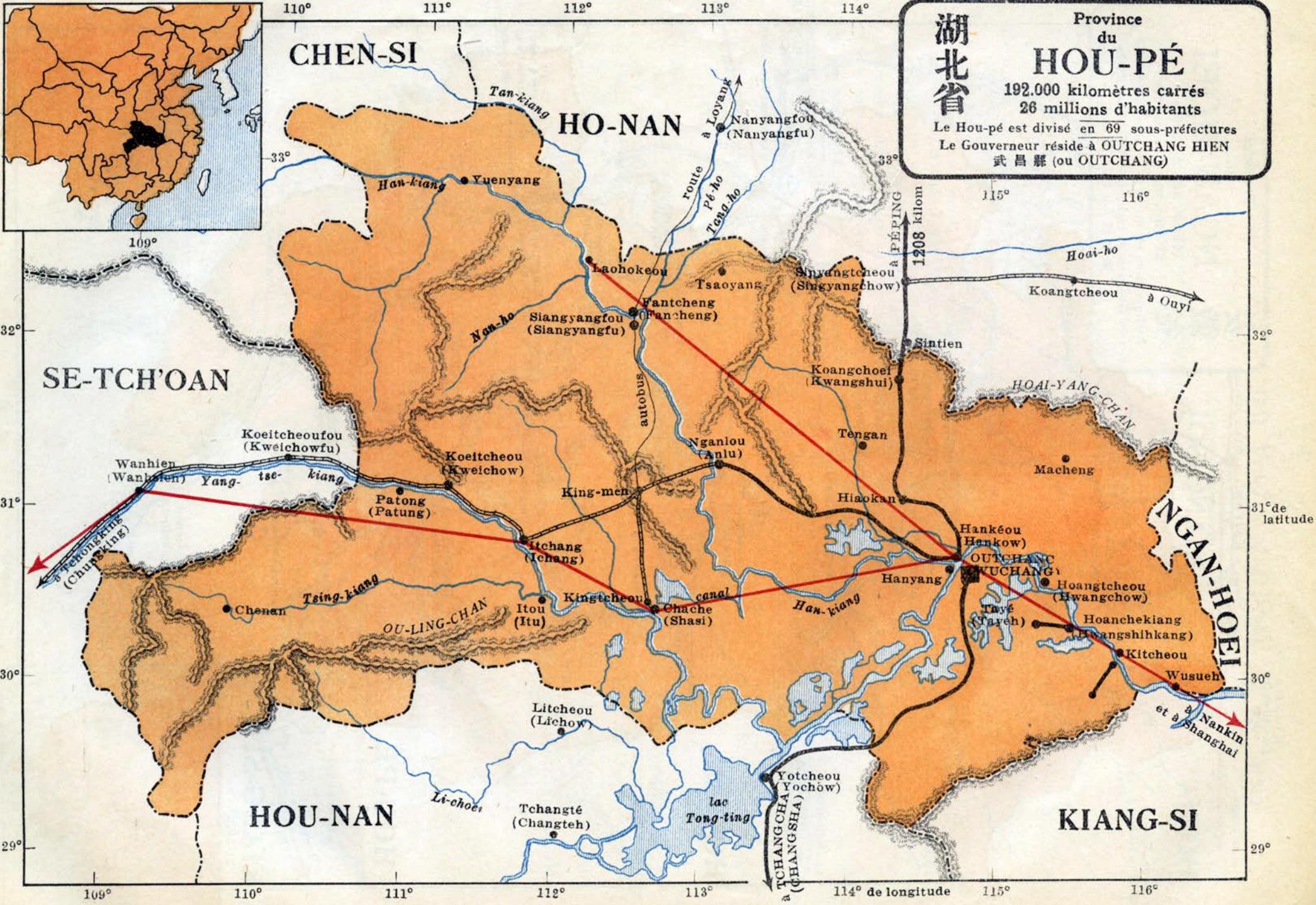
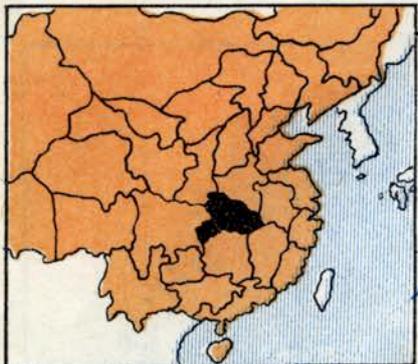


湖北省

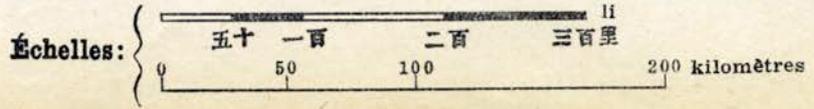
Province du HOU-PÉ

192.000 kilomètres carrés
26 millions d'habitants

Le Hou-pé est divisé en 69 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à OUTCHANG HIEN
武昌縣 (ou OUTCHANG)



2465 li de routes.



IX° PROVINCE DU HOU-PÉ 湖北省

C'est une grande province dans la plaine centrale. On l'appelle: "le cœur de la Chine"

Population: 26 millions d'habitants (le Kiang-sou en a 34 millions)

Superficie: 192.000 kilom. carrés. (le Kiang-sou en a 108.000).

Nom: "le nord du Lac" (le lac Tong-t'ing 洞庭湖, au Hou-nan).

Bornes: au nord le Ho-nan et le Chen-si, à l'ouest le Chen-si et le Se-tch'oan, au sud le Hou-nan et le Kiang-si; à l'est le Ngan-hoei.

— Le proverbe chinois sur le Hou-pé "3 parties de collines, 6 parties d'eau, 1 partie de bonne terre 三山六水一分地", n'est vrai que pendant les pluies de l'été et les inondations. Le Hou-pé est aussi appelé "le palais des eaux" (Les inondations dévastatrices d'août 1931 furent sans précédent dans l'histoire). Au 5 janvier 1932, on comptait à Shanghai jusqu'à 88.000 réfugiés venus des régions inondées.

Chemins de fer:

- 1° le "Ping-han". Sin-yang tcheou (**Sinyangchow**) 信陽州 (au Ho-nan) à Koangchoei (**Kwangshui**) et **Hankéou**, à 1.214 kil. de Peping (Pékin). Le voyage se fait exactement en 35 heures, par l'express du lundi et du jeudi partant de Pékin à 10 heures du soir.
- 2° **OUTCHANG** à Yo-tcheou (**Yochow**) 岳州府 (au Hou-nan), Tchongcha (**Changsha**) et Tchou-tcheou (**Chuchow**) 株洲, et plus tard

Cours d'eau:

- 1) le majestueux **Yang-tse-kiang**, navigable de Itchang à la mer 1.550 kil. Les vapeurs calant 8^m peuvent le remonter pendant 8 mois $\frac{1}{2}$ jusqu'à Hankéou, à 1.000 kil. de la mer (Océan Pacifique),

Villes:

1. **OU-TCH'ANG (WUCHANG)** 武昌. Capitale, sur la rive droite du Yang-tse-kiang. 250.000 h. C'est de là que partit la Révolution du 10 octobre 1911.—Filatures de coton. Les 3 villes en triangle Hankéou, Hanyang et Outchang forment un grand centre industriel de près d'1 million d'h. = **T.S.F.** (télégraphie sans fil).
2. **HAN-K'EOU (Hankow)** 漢口. 486.000 h. Le 1^{er} port ouvert. Sur la rive gauche du fleuve, qui a 1.200^m de largeur. = Le 5^e port de commerce, après Shanghai, Tientsin, Dalny (**Dairen**) et Canton. De Shanghai, 5 jours de voyage, par Tchoukiang, Nankin, Ouhou (**Wuhu**), Nganking et Kioukiang = Filatures. = 20 minoteries (blé du Ho-nan). **T.S.F.** Avion postal pour Nankin et Shanghai, et pour Tchongking.
3. **CHA-CHE (SHASI)** 沙市. Le 2^e port ouvert, 190.500 h. Canal avec le Han-kiang. C'est le port du coton pour toute la province. Service

=Exportations énormes de **coton**, huile de bois, suif, peaux de vaches et de buffles, soies de porc, noix de galle.—Les papiers et les célèbres toiles du Hou-pé.

=Le sanatorium de Ki-kong-chan (**Chikungshan**) 雞公山 se trouve au sud du Ho-nan, à 178 kil. au nord de Hankéou (gare de Sin-tien 新店), sur le "Ping-han". On y vient l'été de Hankéou: la montagne a 600^m d'altitude.

=Si *Shanghai* est le plus grand port de Chine sur la mer, *Hankéou* est le plus grand port intérieur; c'est là qu'aboutissent le riz, le tabac, le sucre d'un peu partout, la soie du Se-tch'oan, le thé du Hou-nan et du Hou-pé, les fourrures du Tibet, le pétrole des États-Unis et de Sumatra.

=Hankéou est le grand marché du suif animal 獸脂 et végétal 樹膏.



Usines métallurgiques de **HANYANG**.

vers Canton

- 3° **Tayeh** à Hoang-che-kiang (**Hwangshihkiang**) 黃石港, sur le Yang-tse-kiang.
- 4° en construction: Hankéou à Ngan-loù (**Anlu**) 安陸, sur le Han-kiang, puis, plus tard à Kingmen 荊門, Itchang, Wansien (**Wansien**) (au Se-tch'oan), Tchongking et **Tchengtou**. = Hankéou deviendra un centre des nouveaux réseaux de la Chine.

- 2) le **Han-kiang** 漢江, un peu moins long que la Seine (en France). Il vient du Chen-si. Parfois il est à 7^m au-dessus de la plaine (digues);
- 3) le **Pé-ho** 白河, affluent du Han-kiang = *Chapelets de lacs* et canaux très nombreux.

aérien.

4. **ITCH'ANG (ICHANG)** 宜昌. Le 3^e port ouvert. Au bas des rapides et des gorges du Yang-tse-kiang. Transbordement des marchandises venant du Se-tch'oan. Analogie avec Outcheou (au Koang-si). Service aérien.
5. **HAN-YANG (HANYANG)** 漢陽. A l'embouchure du Han-kiang. Arsenal central. Hauts fourneaux pour le fer et l'acier: c'est "le **Creusot** de la Chine".—Rails fabriqués pour 9 compagnies de chemins de fer. Houille amenée de Ping-hiang 萍鄉 (au Kiang-si).
6. **TA-YÉ (TAYEH)** 大冶. Célèbres mines de fer pour Hanyang, on en exporte beaucoup au Japon.
7. **SIANG-YANG FOU (SIANGYANGFU)** 襄陽府 (houille) et
8. **FAN-TCH'ENG (FANCHENG)** 樊城, 2 villes près du confluent du Pé-ho et du Han-kiang.

=Hankéou exporte 10 espèces principales d'huile: de bois (de l'abrasin, pour enduire les jonques et les bateaux), de sésame, de colza, de thé, de cire blanche (pour la fabrication des bougies), de haricot de soya, de suif de bœuf (la matière première pour la fabrication du savon), d'arachide (qui peut remplacer l'huile de sésame pour l'alimentation), de coton (non comestible en Chine) et d'huile laque (pour la fabrication des bougies d'été). "Bulletin commercial d'Extrême-Orient", février 1926, page 62.

=Principales exportations de Hankéou: hé (la Russie est toujours le principal acheteur), coton, fourrures, peaux et l'huile de bois dont l'Amérique demande de grosses quantités.

X^o PROVINCE DU SE-TCH'ŌAN 四川省...le *nuageux* Se-tch'Ōan.

C'est une grande province, appelée "le grenier de la Chine", car elle se pique de produire *absolument tout* ce qui est produit par le reste de la Chine.

Population: 48 millions habitants (en mars 1931). (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 270.000 kil². (le Kiang-sou 108.000 km²).

Nom: il signifie les 4 rivières: le Ya-long-kiang, le Min-kiang, le Kia-ling-kiang et le Ou-kiang.

Bornes: nord le Chen-si, le Kan-sou et le Ts'ing-hai (Chinghai), ouest le Si-k'ang (ou Marches Tibétaines); sud le Yun-nan et le Koei-tcheou; est le Hou-nan et le Hou-pé (en tout, 8 provinces l'entourent!)

Futurs chemins de fer:

1^o Tchengtou (**Chengtu**) à Tchongking (**Chung-king**), Wanshien (**Wanhsien**), I-tch'ang (**Ichang**) 宜昌 (au Hou-pé) et à Hankéou (**Hankow**).

2^o Tchongking à Tchaotong (**Chaotung**) 昭通 (au Yun-nan) et à Yunnanfou.

3^o Siufou (**Suifu**) à Tchaotong et à Yunnanfou.

Cours d'eau:

1) le **Yang-tse-kiang** (voir pages 6 et 7), navigable depuis Siufou (**Suifu**) à 2.800 kil. de la mer (voir p. 8). Pendant 9 mois, la navigation est très difficile entre Ichang et Tchongking: *rapides* très dangereux,

2) le **Ya-long-kiang** 雅礮江 (p. 7) confluent au 2^o grand *crochet* du fleuve;

3) le **Min-kiang** 岷江 (la rivière de Tchengtou),

navigable depuis Kia-ting (Kiating) 嘉定, près du confluent du **Tse-choei** 資水, qui forme maintenant la limite ouest de la province,

4) le **Kia-ling-kiang** 嘉陵江, navigable depuis Pao-ning (Paoning) 保寧,

5) le **Ou-kiang** 烏江, navigable jusqu'à Se-nan (Szenan) 思南 (au Koei-tcheou); c'est la route du *sel* du Se-tch'Ōan.

Villes:

1. TCH'ENG-TOU (**CHENGTU**) 成都. Capitale. 550.800 h. Ville historique, située dans le haut plateau de grès *rouge*, près du Min-kiang, dans une plaine 成都平原 merveilleusement irriguée et cultivée, de 115 kilom. de long sur 40 kil. de large, **T S F** Tchengtou est à 3.200 kil. de Shanghai. L'avion postal de Shanghai y arrivera bientôt.

2. TCH'ONG-K'ING (**CHUNGKING**) 重慶 635.000 h. (en déc. 1931) Le 1^{er} *port ouvert*, au confluent du Yang-tse-kiang et du Kia-ling-kiang Grand centre commercial. Il faut 6 jours pour remonter de Ichang, seulement 2 jours pour la descente. = Minoteries = **T.S.F.** = Aérodrome.

3. SIU-FOU (**SUIFU**) 叙府 Au confluent du Yang-tse-kiang et du Min-kiang. Terminus (fin) de la navigation vers le Tibet. Port situé à 2.800 kilom. de l'Océan Pacifique.

4. WAN HIEN (**WANHSIEN**) 萬縣. Sur le Yang-tse-kiang. Le 2^e *port ouvert*. A l'est, se trouvent les redoutable *gorges* (passages entre les montagnes) et les *rapides* du fleuve. Aérodrome.

5. NING-YUEN FOU (**NINGYÜANFU**) 寧遠府. Sur la route de K'ANG-TING ou TA-TSIEN-LOU (**TATSIENLU**) à Yunnanfou = 3 récoltes de fruits par an. = L'insecte à cire.

6. K'OEI-TCHEOU FOU (**KWEICHOWFU**) 夔州府. Sur le fleuve, ainsi que 7) Tchong-tcheou (**Chungchow**) 忠州. = (Dans les Marches Tibétaines se trouvent maintenant Tatsienlou la capitale (voir page 13), Tse-lieou tsing la ville du sel (puits de sel), *musc*, fourrures, **Li-t'ang** 裏塘 et Pa-t'ang (**Batang**) 巴塘, sur la route de Tchengtou à **Lhassa**). (Tatsienlou est le principal marché de la Chine pour le commerce du *musc* 麝香).

=Le *climat* du Se-tch'Ōan est chaud, humide sur le haut plateau. *Brouillards* venant du golfe du Bengale. Il neige très rarement.

Les habitants sont *laborieux* et *bons commerçants*. Cette riche province *se suffit* à elle-même 自給.

Productions: blé, riz, opium, thé, sucre (la 1^{ère} province de la Chine), tabac, indigo, cire végétale, sel, soie, laines, pétrole, houille, cuivre, fer, etc

Exportation en 1930 de Tchongking: soies de porc, **huile de bois** des aleurites, peaux de vaches et de chèvres, sucre brun, noix de galle, toile de ramie.., = de Wanshien (**Wanhsien**) **huile de bois** (le principal produit d'exportation), produits pharmaceutiques, papiers pour les rites, les célèbres champignons "agaric", etc...

=Un proverbe local dit "On n'a jamais vu d'homme mal habillé au Se-tch'Ōan".

=En 1926, sur le trajet de Tchongking à Ichang, 8 *vapeurs* se sont jetés sur les rochers, 5 d'entre eux furent renfloués et envoyés à Shanghai pour réparations; 3 subirent une perte totale.

=Le Se-tch'Ōan est la première province de Chine pour la production des *peaux de vaches* (avant le Ho-nan et le Chan-tong); les peaux sont épaisses. Tchongking et Wanshien en sont les principaux ports d'exportation. L'Allemagne est le principal acheteur, puis l'Italie et le Japon.

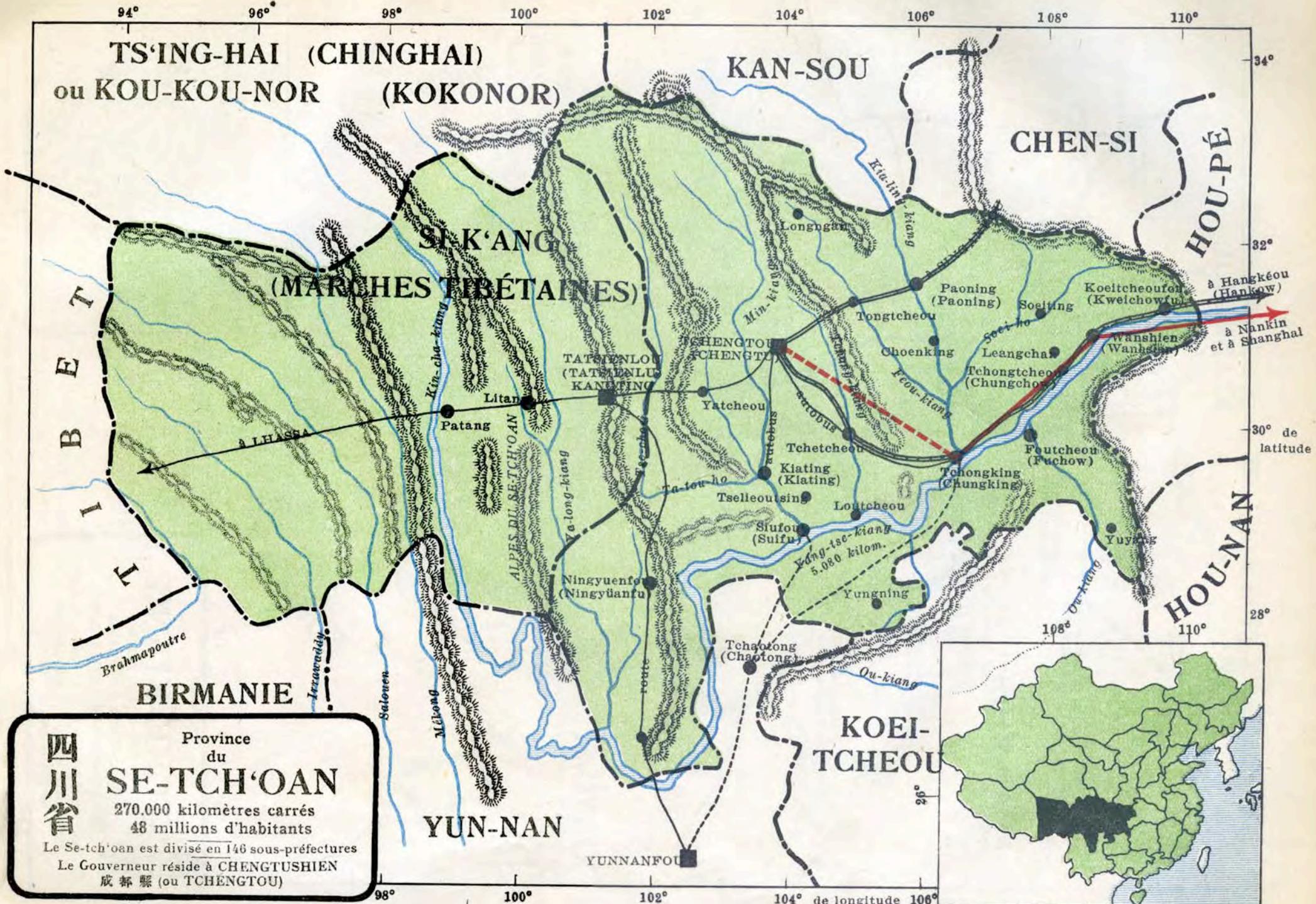
Bulletin commercial d'Extrême Orient, Mars 1931, p. 61.



Barque sur le Min-kiang.

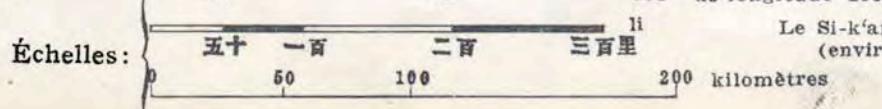
=Le passage des *rapides* après Ichang "Nous reculions sous la poussée d'un courant formidable. Mais, dans un sursaut, le vapeur se redresse. C'est un spectacle unique. Les eaux déferlent sur les rochers, en vagues mugissantes. Le bateau *frémit* de toute sa membrure et roule comme en mer. On entend la machine *haléter* dans un terrible effort. On a vraiment la sensation d'une lutte, d'un corps à corps sans merci, dont il faut à tout prix sortir vainqueur".

(Jean Rodés, 17 Oct. 1931).



四川省 Province du SE-TCH'OUAN
 270.000 kilomètres carrés
 48 millions d'habitants
 Le Se-tch'ouan est divisé en 146 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à CHENGTOUSHIEN
 成都縣 (ou TCHENGTOU)

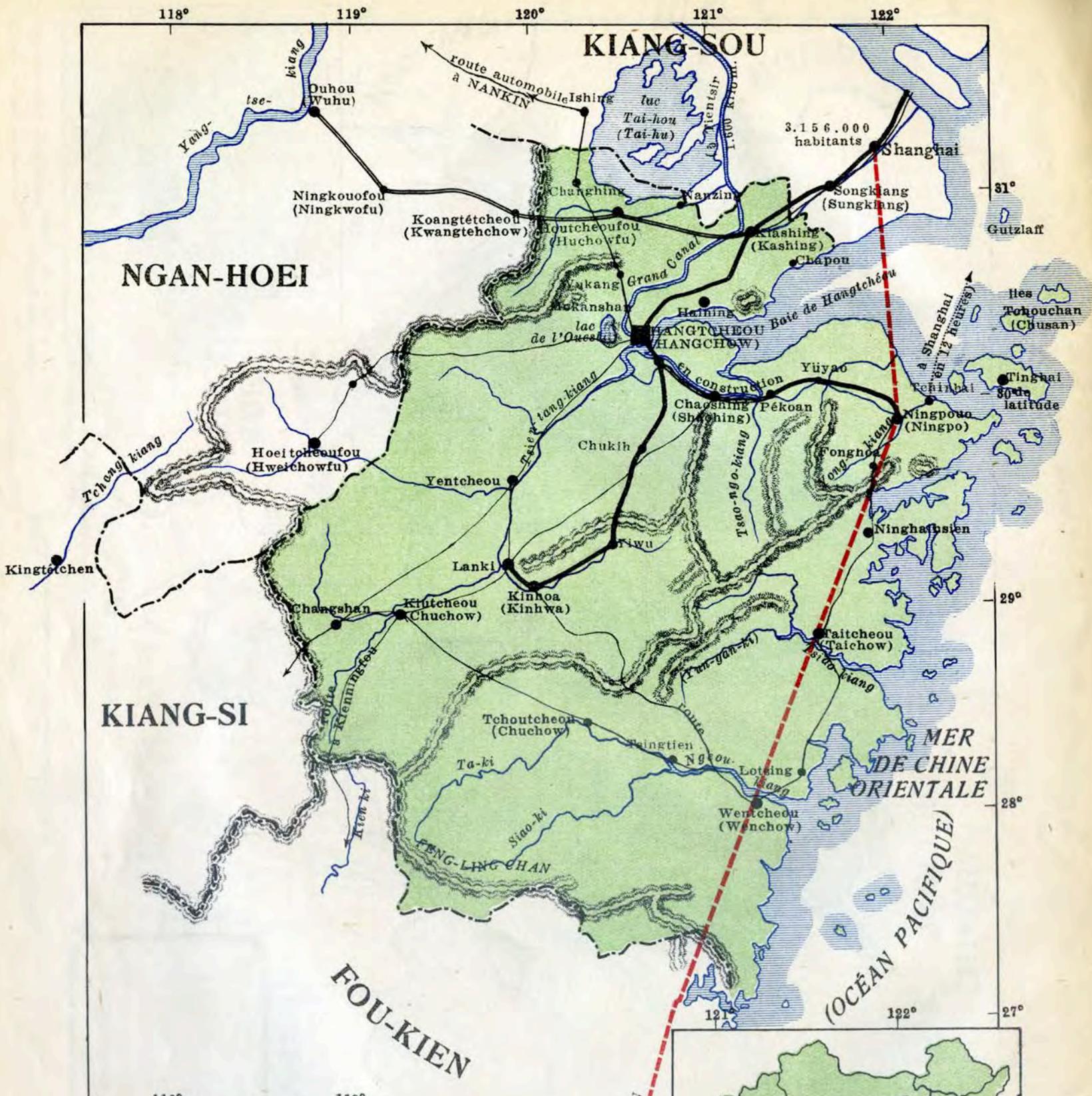
5.426 li de routes



Le Si-k'ang 999 li de routes (environ 500 kilom.)

Service aérien (red line)

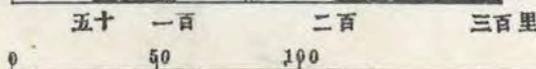
Service projeté (dashed red line)



浙江省
 Province du **TCHÉ-KIANG**
 96.000 kilom. carrés
 20 millions d'habitants
 215 habitants par kilom. carré
 Le Tché-kiang est divisé en 75 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à **HANG HIEN**
 杭縣 (ou **HANGTCHÉOU**)

1,978 li de routes

Échelles:



Service aérien projeté

XII° PROVINCE DU FOU-KIEN 福建省

"En 1929, les marchands chinois ont
vendu du thé à la Russie soviétique pour
une valeur de 15 millions de taëls"

C'est la grand province du **THÉ**.

Population: 10 millions d'h. (le Kiang-sou 34 millions)

Superficie: 120.000 kilom carrés (le Kiang-sou a 108.000 kilom. carrés).

Nom: il vient de 2 villes principales. **Fou-tcheou (Foochow)** et **Kien-ning fou (Kienningfu)**.

Bornes: au nord le Tché-kiang, à l'ouest le Kiang-si; au sud le Koang-tong; à l'est le détroit de Formose (théâtre de terribles typhons 颶風) et la mer de Chine orientale (qui est formée par l'Océan Pacifique).

Chemins de fer:

- 1° **Amoy** à Tchang-tcheou fou (**Changchowfu**) 28 kil.; il sera prolongé vers Tchao-tcheou fou (**Chaochowfu**) (au Koang-tong) et CANTON;
- 2° en construction: a) FOUTCHÉOU à NAN-TCHANG, b) FOUTCHÉOU à Mamoi;

3° plus tard, FOUTCHÉOU à Wen-tcheou (**Wenchow**) 温州 (au Tché-kiang) et à Ning-po (**Ningpo**) 甯波, qui est le plus grand port ouvert du Tché-kiang (voir page 27)

Cours d'eau:

- 1) le **MIN-KIANG** 閩江, la seule rivière bonne pour le commerce. Il est formé de 3 affluents qui se réunissent près de Yenpingfou. Bancs de sable. Longueur 500 kilom. (10 fois moins que l'immense Yang-tse-kiang),
- 2) le **Nan-p'ou-k'i** 南浦溪 ou **Kin-k'i** 金溪. Il prend naissance près du Tché-kiang. Les gros-

ses "barques à thé" le remontent jusqu'à Kien-ningfou,

- 3) le **Long-kiang** 龍江 ou **Kieou-long-kiang** 九龍江: nombreux rapides,
- 4) une partie du **Han-kiang** 韓江, au S.-O. de la province.

— Les habitants sont habiles, pêcheurs courageux, *hardis marins*, émigrants très nombreux (20.000 par an) à Formose, dans les Établissements des Détroits, au Siam, aux Philippines, aux îles Hawaï, en Nouvelle-Zélande etc. Partout ils conservent leur dialecte.

Villes:

1. FOU-TCHEOU (**FOOCHOW**) 福州. Capitale. 379.000 h. — Le 1^{er} port ouvert; à 50 kil. de l'embouchure du Min-kiang Célèbre pont de 400^m en dalles, des Dix-mille ans. Les gros vapeurs s'arrêtent à Pagoda (Mamoi), à 12 kil. de la capitale. — **T S. F.** — De Shanghai à Foutchéou, les vapeurs mettent 48 heures. — La laque 漆類 de Foutchéou est très utilisée dans l'industrie. Exportations en 1930: **SUCRE, ORANGES** exquis, thé, planches de bois blanc (pour le Japon), bambous, ombrelles de papier décorées (pour Hongkong) etc.
2. **AMOY** ou Hia-men 廈門. Le 2^e port ouvert, dans l'île de Hia-men, 300.000 h. — 4 câbles sous-marins. Émigration (!) active. Exportation toile ramie, toile de chanvre à sacs, papier rituel, briques, tuiles etc. camphre. Conserves de fruits et de légumes. École d'aviation 航空學校 établie en 1928 flotille de 7 avions.

3. **SAN-TOU-NGAO (SANTUAO)** 三都澳. Le 3^e port ouvert. Les petits vapeurs portent le thé à Foutchéou. Exportation en 1930: thé vert et rouge.
4. **KIEN-NING FOU (KIENNINGFU)** 建寧府. Sur le Nan-p'ou-k'i (c'est le principal district de thé)
5. **YEN-P'ING FOU (YENPINGFU)** 延平府. Au confluent des 3 bras du Min-kiang (district de thé).
6. **TS'UEN-TCHEOU (CHUANCHOW)** 泉州. Grand port de l'Asie sous la dynastie des Yuen 元朝. Marco Polo l'appelle Zeytoun.
7. **MAMOÏ** 馬尾 Avant-port de Foutchéou. Arsenal. — **TCHANG-TCHEOU FOU (CHANG-CHOWFU)** 漳州府. Sur le Long-kiang, à 40 k. de la mer. — **FOU-NING FOU (FUNINGFU)** 福寧府 (beaucoup d'opium)

— Le Mont **OU-I** (Wu-i-chan) 武夷山, au N.-O., produit le meilleur thé du Fou-kien.

— Le thé de **CEYLAN** va maintenant en Angleterre. — Les ailerons de requin 魚翅.

— Le thé est la boisson d'un 1/3 de la population du globe. Pays producteurs: 1) l'Inde, 2) l'île de **CEYLAN**, 3) Java et les îles de la Sonde, 4) la **CHINE**, 5) le Japon, 6) la Cochinchine etc:

— Le thé, boisson réconfortante, est la boisson nationale. Toutes les provinces de la Chine Méridionale le produisent. Les grands marchés sont: Hankéou, Hangtchéou, Foutchéou et Canton. — Actuellement, l'Inde et Ceylan exportent plus de thé que la Chine. — La Turquie, la Perse et l'Égypte achètent surtout le thé vert; la Russie et les États-Unis, le thé noir.

— Le thé de Chine est le thé cher aux générations anciennes, le thé de Ceylan est recherché des générations présentes; le thé de Java s'annonce comme le thé de l'avenir.



L'arbrisseau "le thé".

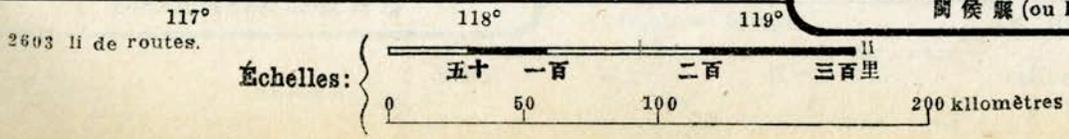
— De Shanghai on exporte beaucoup de thé sur Marseille et les ports de l'Afrique du Nord, surtout à destination de Casablanca qui est le port de ravitaillement de thé pour tout le Maroc. C'est la Compagnie française des Messageries Maritimes qui a eu la première idée d'envoyer un de ses navires de sa ligne commerciale de Chine directement à Casablanca, en 1923.

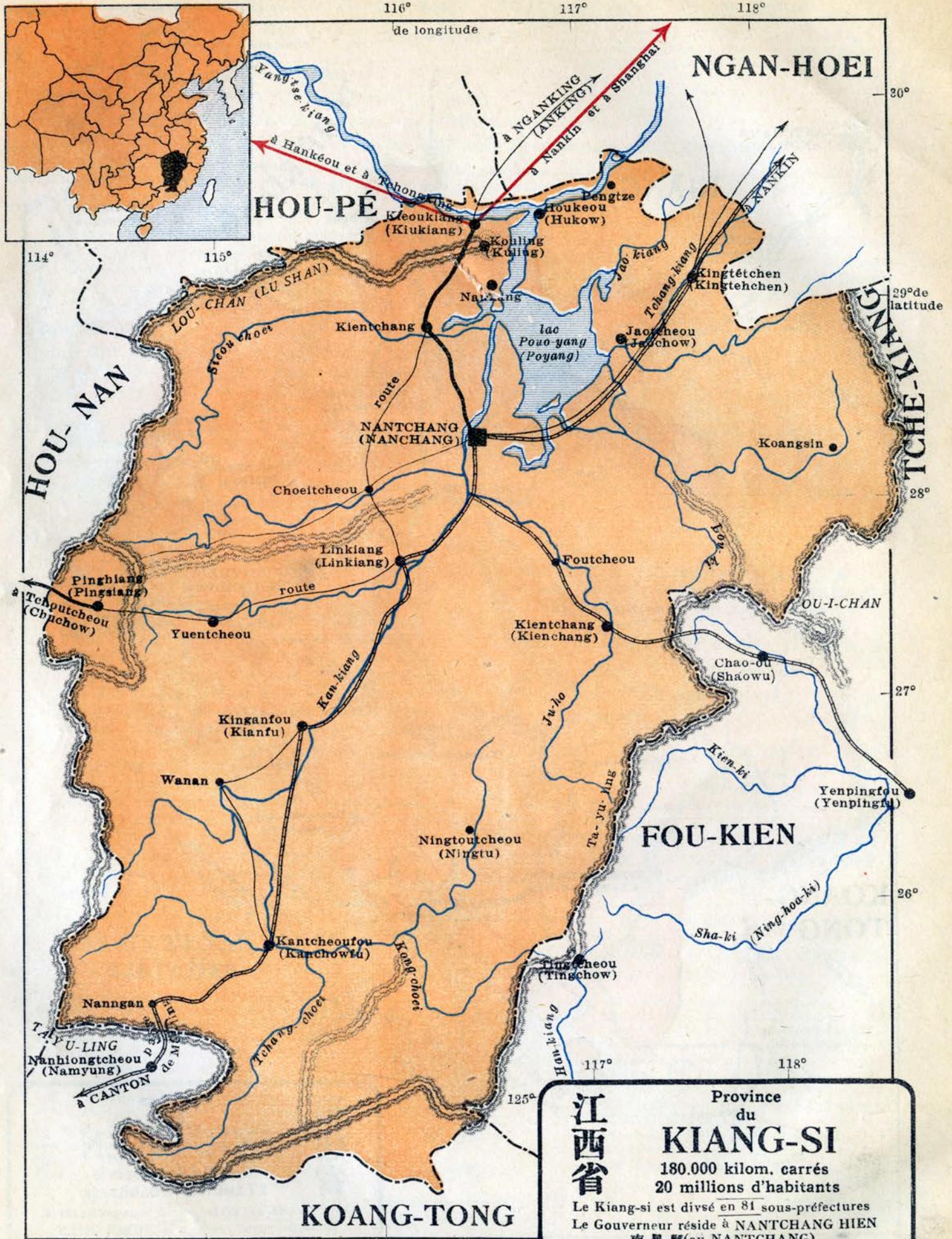
(1, L'émigration, cette soupape de sûreté démographique...

Revue des Deux Mondes, 1 Déc. 1931, p. 652.



福建省
 Province du
FOU-KIEN
 120.000 kilom. carrés
 10 millions d'habitants
 Le Fou-kien est divisé en 62 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à MINHEOU HIEN
 閩侯縣 (ou FOUTCHEOU)





江西省
 Province du
KIANG-SI
 180.000 kilom. carrés
 20 millions d'habitants
 Le Kiang-si est divisé en 81 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à NANTCHANG HIEN
 南昌縣 (ou NANTCHANG)

1.395 li de routes. 115° 116° de longitude
 Échelles: { 0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500 1600 1700 1800 1900 2000 }
 五十一百二三百里 200 kilomètres

XIII° PROVINCE DU KIANG-SI 江西省

"les céramiques du Kiang-si, dans la fabrication desquelles les Chinois sont passés maîtres"

La célèbre **porcelaine** 磁器 et les **céramiques** de King-té-tchen (**Kingtehchen**) 景德鎮. = Cette industrie n'est que le 1/5 de ce qu'elle était avant l'invasion des Taiping; elle rapporte encore par an \$ 4.500.000, produisant près de 2 millions de piculs de porcelaine (1 picul = 60 kgr., 453). = Le Kiang-si est un "amphithéâtre" 圓形之戲場 de montagnes s'abaissant au nord dans le profond lac P'ouo-yang (**Poyang**) 鄱陽湖, qui a 120 kil. de long (comme le lac Tongting, au Hou-nan), mais seulement 28 kil. de large. = En hiver, le lac Poyang est presque vide; c'est un vaste marécage = Le Kiang-si est, en Chine, le principal producteur de minerai de **tungstène** 煤色硬質之金屬 (voir page 5).

Population: 20 millions d'habitants (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 180.000 kil. carrés (le Kiang-sou en a 108.000).

Nom: "Ouest du **Kiang-nan**" (le **Kiang-sou** et le **Ngan-hoei**).

Bornes: au nord le Ngan-hoei et le Hou-pé; à l'ouest le Hou-nan, au sud le Koang-tong, à l'est le Fou-kien et le Tché-kiang

Kouling est "la Suisse de la Chine"
(the Switzerland of China)

Chemins de fer:

- 1° Kioukiang à NANTCHANG 129 kilom.
- 2° Pingshiang à Tchou-tcheou (**Chuchow**) 株洲 96 kil. (au Hou-nan) et à TCHANGCHA.
- 3° en construction. a) NANTCHANG à King-

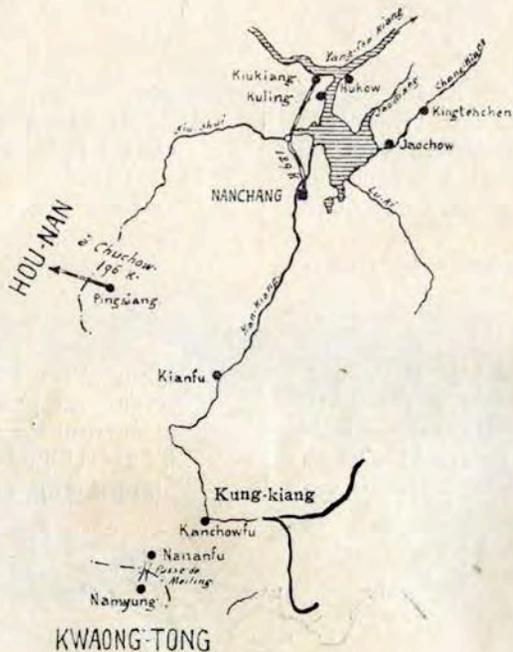
tétchen, Ningkouofou et à NANKIN; b) NANTCHANG à CANTON, c) NANTCHANG à FOUTCHÉOU.

Cours d'eau: 5 rivières se jettent dans le lac Poyang: le Sicou-choei 修水, le **Kan-kiang** 贛江, le Lou-k'i 瀘溪, le **Tch'ang-kiang** 昌江 et le **Jao-kiang** 饒江.

- 1) le **Kan-kiang** vient du S.-E. de la province. En amont de Kinganfou, il forme les célèbres rapides de Che-pa-t'an 十八灘. Les jonques le remontent jusqu'à Kantcheoufou, les petits vapeurs jusqu'à NANTCHANG.
- 2) le lac **Poyang**. Au temps des crues, ses eaux s'élèvent de plus de 9". Violentes tempêtes. Il communique avec le Yang-tse-kiang par le goulet de Hou-k'ou (Hukow) 湖口 (port d'escale). Il est sillonné par près de 10.000 jonques.

Villes:

1. NAN-TCH'ANG (**NAN-CHANG**) 南昌. Sur la rive droite du Kan-kiang. Capitale. 300.000 h. = Les petits vapeurs de Kioukiang peuvent y arriver
2. KIEOU-KIANG (**KIU-KIANG**) 九江. Le seul port ouvert de la province. Sur le Yang-tse-kiang. Il exporte du **thé noir** (en briques) pour les peuples de l'Asie centrale, et du minerai de tungstène à Shanghai. = Manufactures. L'avion postal de Nankin à Hankéou y fait escale.
3. KING-TÉ TCHEN (**KING-TEHCHEN**), Sur le Tchang-kiang. Célèbres fabriques de **porcelaine**. Les usines furent détruites par les Tai-ping (1850-1864) Aujourd'hui, il y a 109 grands fourneaux et



Le lac Poyang et ses 5 rivières.

une multitude de petits.

4. PING-HIANG (**PING-SIANG**) 萍鄉, à l'ouest, célèbres mines de **houille**.
5. KOU-LING (**KULING**) 牯嶺. Dans les belles montagnes du Lou-chan (**Lu shan**) 廬山, au S.-E. de Kioukiang. Célèbre **sanatorium** et rendez-vous d'été (20.000 visiteurs en 1925) pour les Étrangers et les Chinois.
6. KI-NGAN FOU (**KIANFU**) 吉安府 et
7. KAN-TCHEOU FOU (**KANCHOWFU**) 贛州府, 2 villes sur le Kan-kiang: culture rémunératrice du **camphrier**.
8. JAO-TCHEOU (**JAO-CHOW**) 饒州. Sur le lac. Grand entrepôt de la porcelaine arrivant par le Tchang-kiang.

Productions:

- = Richesses agricoles: **THÉ** abondant et renommé, **tabac** abondant, **sucre**, riz, coton, soie, **CAMPBRE** 樟腦, bois de construction, **oranges** de Lin-kiang (**Linkiang**) 臨江, la laque (vernis).
- = Richesses minérales le **KAOLIN** 高嶺石 (argile réfractaire, blanche et friable, pour faire la porcelaine); **HOUILLE** de Pingshiang (près de 1.500 tonnes par jour) pour les hauts fourneaux de Hanyang etc.
- = En 1930, Koukiang a exporté **riz**, porcelaine, thé, minerais de tungstène, sacs de jute, beaucoup de ramie 夏布 et d'huile végétale. Le célèbre **papier** du Kiang-si.
- = Autrefois, la **route préférée** de CANTON à PÉKIN (la grande route mandarine) déroulait son ruban par la fameuse passe de Mei-ling 梅嶺 et la vallée du Kan-kiang, conduisant au lac Poyang et au Yang-tse-kiang.

XIV° PROVINCE DU HOU-NAN 湖南省

"C'est la 1ère province pour l'huile de thé"
Le riz du Hou-nan.

Le proverbe chinois: "Wou-né zôh, t'ié-ya tsôh 湖南熟, 天下足. une bonne récolte au Hou-nan, c'est l'abondance pour la Chine". Toutes les pentes des collines sont bâties en terrasses et cultivées. Dans les vallées et dans les plaines on fait 3 récoltes par an. L'antimoine 銻 est le principal métal du Hou-nan. Les réserves de cette province dépassent 2 millions de tonnes de métal. Actuellement 33 fonderies chinoises n'utilisant que des petits cubilots et employant seulement des travailleurs manuels. Le minerai est traité sur place. Les ports d'exportation sont Shanghai (85 à 90%) et Hankéou.

Population: 31 millions d'habitants. (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 217.000 kilom. carrés. (le double du Kiang-sou qui en a 108.000).

Nom: "Sud du lac" (le grand lac Tong-t'ing 洞庭湖), le grand déversoir, en été, du Yang-tse-kiang, et où se jettent les 4 rivières.

Bornes: au nord le Hou-pé, à l'ouest le Se-tch'oan et le Koei-tcheou, au sud le Koang-si et le Koang-tong, à l'est le Kiang-si.

Chemins de fer:

1° le Yuèh-han". OUTCHANG à Yo-tcheou (Yochow), TCHANGCHA, Tchou-tcheou (Chuchow) 417 kilom. et, en construction, vers CANTON (pour relier directement Peping à Canton)

2° Tchoutcheou à P'ing-hiang (Pingsiang) 萍鄉 96 kil. (au Kiang-si), mines de houille. = 3 express par semaine roulent de Outchang à Tchangcha.

Cours d'eau:

- 1) le Siang-kiang 湘江. Il vient du Koang-si; les jonques de 1^m20 de tirant d'eau le remontent jusqu'à Heng-tcheou fou (Hengchowfu) 衡州府,
- 2) le Yuen-kiang 沅江. Il vient du Koei-tcheou. Des milliers de barques ne cessent d'y naviguer, malgré les rapides,
- 3) le Tse-kiang 資江, qui est surnommé la "rivière

des rapides" 急流;

- 4) le Li-kiang 澧江, qui arrose Li tcheou (Lichow) 澧州 et se jette aussi dans le grand lac;
- 5) le Canal de Yotcheou est navigable en toutes saisons, grâce à un système d'écluses 閘. La navigation y est incessante (26.000 barques par an y passent).

Villes:

1. TCH'ANG-CHA (CHANGSHA) 長沙. Capitale. Sur le Siang-kiang. 607.000 h. (en avril 1931), à 30 heures de bateau de Hankéou. Le 1^{er} port ouvert. C'est le marché principal d'antimoine, en Chine. Aux basses eaux, les petits vapeurs rejoignent à Tchengling-ki (Chenglingki 城陵磯 (douane, près de Yotcheou) les grands vapeurs arrivant de Hankéou. Place commerciale importante. Université. = Minoteries.

kiang Près du lac. = C'est le marché centralisateur des produits du Hou-pé, du Se-tch'oan et surtout du Koei-tcheou.

5. TCHOU-TCHEOU (CHUCHOW) 株洲. Sur le Siang-kiang, où on embarque la houille, apportée par le chemin de fer de Pingsiang.

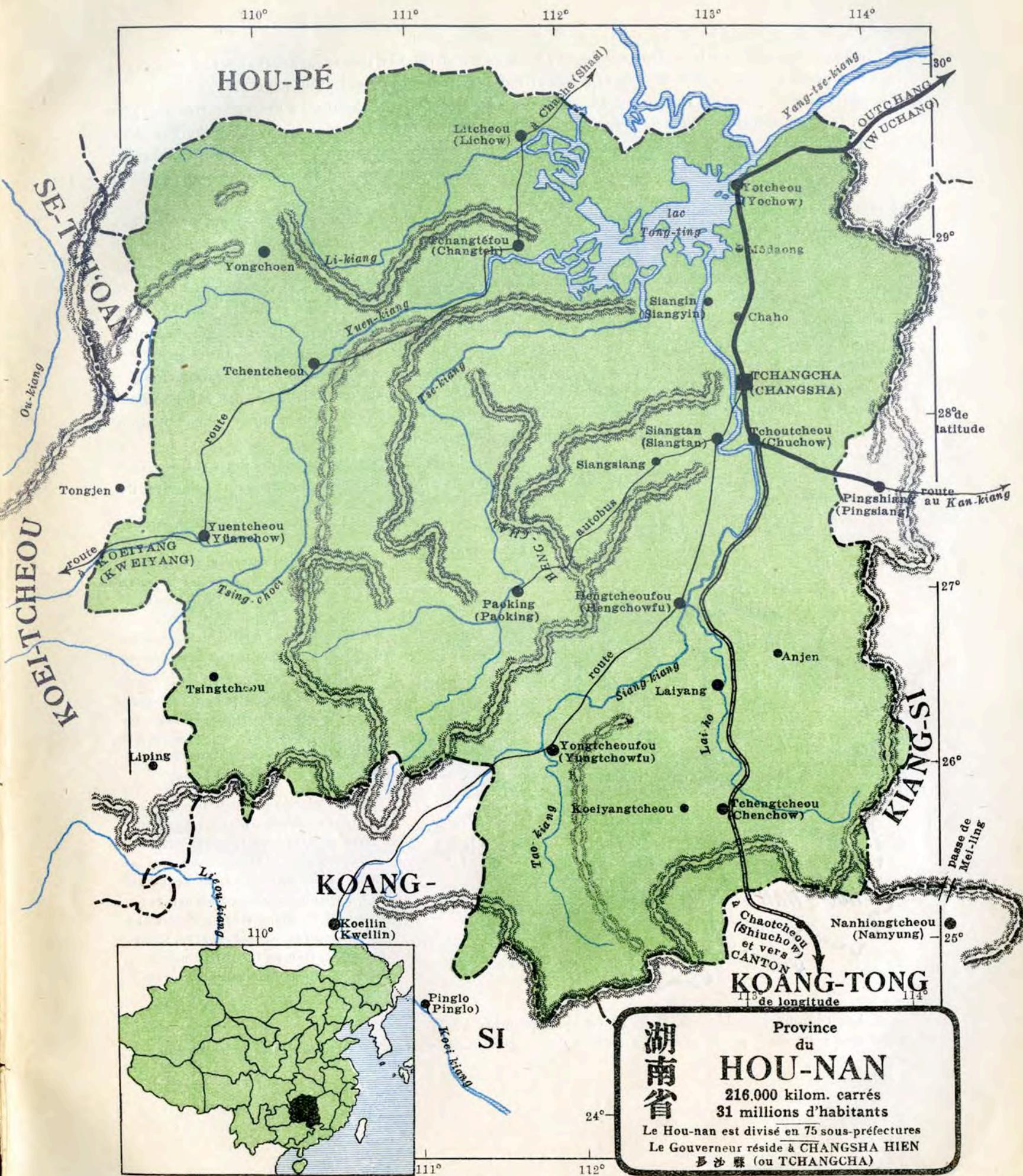
6. YUEN-TCHEOU YÜAN-CHOW) 沅州. Sur le Yuen-kiang.

7. YONG-TCHEOU FOU (YUNGCHOWFU) 永州府. Sur le Siang-kiang.

8. PAO-K'ING (PAOKING) 寶慶. Sur le Tse-kiang, à l'ouest de la montagne sacrée le Heng-chan 衡山, à 225 kil. de Tchangcha. = très bonne route carrossable entre les 2 villes. Des voitures (dodges) pour 20 personnes font le voyage en 1 jour.



Le lac Tongting, grand déversoir, en été, du Yang-tse-kiang, et ses 4 rivières.



HOU-PÉ

KOANG-

SI

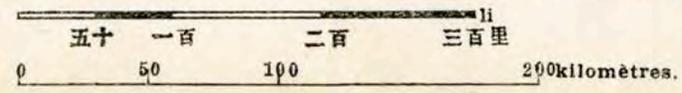
KOANG-TONG

湖南省
Province du
HOU-NAN

216.000 kilom. carrés
31 millions d'habitants

Le Hou-nan est divisé en 75 sous-préfectures
Le Gouverneur réside à CHANGSHA HIEN
长沙縣 (ou TCHANGCHA)

Échelles:



2.404 li de routes
(environ 1.057 kilom.)

Tchangcha 長沙, pris par les communistes 共產黨, en Juillet 1930.

C'est le 28 juillet 1930 que la 5^e armée "rouge", forte de 9 à 10.000 hommes occupa Tchangcha; les troupes régulières avaient évacué la ville (La Revue nationale chinoise, Août 1930, page 375).

= La capitale provinciale du Hou-nan est une grande ville de 607.000 habitants, d'ordinaire très prospère et très commerçante. Toute la région fait un trafic considérable de thé, mais aussi de charbon, d'or, d'argent, d'antimoine etc., car son sous-sol est merveilleusement riche. En un mot, Tchangcha, ville très riche, était convoitée depuis des mois par les communistes qui, au nombre de près de 20.000 s'abattirent sur cette proie.

Les réfugiés, ramenés à Shanghai, via Hankéou, par le navire de guerre anglais "Aphis" racontèrent que la prise de la ville fut une surprise générale, et que les troupes du gouvernement n'ayant pas été payées (cf. "La Politique de Pékin", 9 Août 1930, p. 916) n'opposèrent alors aucune résistance. Le lundi soir et le mardi matin, tout semblait être en flammes. Quand le feu eut terminé son œuvre destructrice, le pillage commença, le choix du butin.

Tout avait été bien organisé.

La ville avait été divisée en un certain nombre de quartiers, à la tête desquels fonctionnait une organisation soviétique opérant d'après une liste préparée à l'avance. Sur cette liste figuraient les noms des gens riches, et le montant de la somme qu'on pouvait exiger d'eux; bref, le pillage méthodique, y compris l'incendie du Consulat japonais! = Les affiches collées aux murs disaient que les nouveaux maîtres de Tchangcha ne reconnaissaient aucun gouvernement, qu'ils demandaient l'émancipation de tous les pays et la confiscation des propriétés des gens riches.

= Enfin, la prise de la ville eut un grand retentissement en Russie Soviétique, et le journal "Pravda" considéra que la prise de Tchangcha par les communistes était "une remarquable victoire du mouvement paysan".

= Les inondations de 1931 (Août-Septembre).



= Récoltes de riz détruites: Hou-pé 30%, Kiang-si 29%, Kiang-sou et Hou-nan 26%, Tché-kiang 20%, Ngan-hoei 18% etc.

On peut dire que 6 millions de catties de riz et 1 million de catties de farine ont été détruits.

= Si on admet qu'une personne consomme annuellement 400 catties de céréales, les quantités de céréales détruites représentent la nourriture consommée annuellement par 18 millions de Chinois.

Selon les rapports officiels transmis aux autorités gouvernementales, 120.000 milles carrés de terrain furent sous les eaux et 16 provinces souffrirent des inondations. Provinces inondées: Ngan-hoei 48%, Kiang-sou 40%, Hou-nan 25%, Hou-pé 24%, Kiang-si 23%, Tché-kiang 19%, Sinistrés: Ngan-hoei 52%, Kiang-sou 42%, Hou-pé 29%, Hou-nan 22%, Kiang-si 21%, Tché-kiang 17% etc.

Les régions inondées 水災區域 (Août-Septembre 1931).

Ce cliché nous a été offert par M. Fredet, Secrétaire général de la Chambre de commerce française de Chine à Shanghai.

=*Exportation* en 1930 par **Tchangcha**: minerais d'*antimoine*, **Riz**, huile de bois des aleurites (25% de la production totale), tabac en feuille, **THÉ** noir et vert (l'un des meilleurs de la Chine), coton, toiles de la ramie; = par **Yotchéou**: *huile de bois* (en Angleterre et en Amérique), *huiles* de sésame et de *thé*, métaux, *anthracite* etc. = Les briques et les *tuiles vernissées* du Hou-nan.

=Le lac **Tongting**, en été, a 120 kil. de long sur 100 kil. de large. Il est sillonné de milliers de jonques et d'immenses *radeaux* 木筏 de 100^m de côté (vrais villages flottants). En hiver, le Tongting est un immense marais. = Les 2 grands lacs **Tongting** (au Hou-nan) et **Poyang** (au Kiang-si) remplissent, dans l'économie du Yang-tse-kiang, le rôle d'*épurateur* et de *régulateur*.

=L'*antimoine* 錫, métal, sert à faire les caractères d'imprimerie. = **Si-kong-chan** (錫鑛山) (au Hou-nan) est le principal centre producteur de l'*antimoine* en Chine. Les mines sont en exploitation depuis 1900. = Une tonne d'*antimoine* qui se vendait sur le marché local du Hou-nan à peine \$ 100, atteignit jusqu'à \$ 500 au début de 1926; en décembre 1931, la tonne coûtait Taëls 228. (Moniteur Officiel du Com. et de l'Ind., 20 janvier 1932).

=Au cours de ces dernières années, le produit d'*antimoine* revenait si bon marché, que le Hou-nan suffisait presque à ravitailler le marché mondial. Il en résulte que, pratiquement, Tchangcha aurait pu dicter ses prix au monde entier.

=La Chine, avec les gisements du Hou-nan, du Se-tch'oan, du Koei-tcheou et du Koang-si notamment, fournit une notable partie de la production mondiale de ce minerais. Le commerce se fait *directement* avec les propriétaires des mines, distantes de Tchangcha de plus de 400 kilomètres.

=Le Hou-nan est réputé pour son abondante récolte de *riz*.

=Le Hou-nan est, après le Kiang-si et le Koang-tong, le principal producteur, en Chine, du minerais de *tungstène* (1) 藍色硬質之金屬 (voir p. 5). = 25 tonnes de minerais sont fournies mensuellement par les mines de Ton-On.

"Bulletin commercial d'Extrême-Orient, janvier 1929, page 60.



=Une somme de \$2.500.000 est affectée pour la construction du tronçon *inachevé* de la ligne Canton-Hankéou, (2) entre le Koang-tong et le Hou-nan. Les travaux de construction de cette *section* (450 kil., 520) ont commencé le 15 Février 1930.

"Le Revue nationale chinoise"
中國國民集誌 de Mars 1930,
p. 447 et 448.

=En 1930, la récolte de riz dans la région de Tchangcha fut excellente. A Yotchéou, les exportations d'*huile de bois* baissèrent, et le commerce total tomba de 21 millions de taëls (en 1929) à 19 millions 750.000, à cause de l'activité des Communistes qui infestaient la province.

Tchangcha exporta aussi, en 1930: porcs vivants, œufs frais, papier et *pétards*...

(1) Les lampes à incandescence à filament de carbone ne sont plus guère utilisées, en raison de leur grande consommation spécifique, qui atteint 3 à 4 fois celle des lampes métalliques à filament de *tungstène*. Ces dernières sont de 2 types: les lampes à atmosphère de vide et les lampes à milieux gazeux.

(2) La ligne *Houpé-Hounan* constitue la partie nord de la grande ligne Canton-Hankéou (ou plus exactement Canton-Outchang) construite avec des capitaux anglais. Les 417 kilomètres sont revenus à près de 140.000 dollars le kilomètre!

"La Politique de Pékin", 22 Août 1931, p. 971.



XV° PROVINCE DU KOEI-TCHEOU 貴州省

Elle possède, dit-on, les plus riches mines de **mercure** 水銀 du monde. Le Koei-tcheou est bien une *mer de montagnes*, les Miao-ling 苗嶺山脈 s'étendent de l'Ouest à l'Est. = 7 parties de la province sur 10 sont montagneuses, dit le proverbe chinois.

Population: 14 millions d'habitants. (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 174.000 kilom. carrés. (le Kiang-sou en a 108.000).

Nom: Il vient de la phonétisation de 2 mots **miao** qui signifient "*région en amont*".

Bornes: au nord le Se-tch'oan, à l'ouest le Yun-nan; au sud le Koang-si, à l'est le Hou-nan.

Chemins de fer: (Plus tard) Koangnan (au Yun-nan) à Hing-i fou (**Singyifu**) 興義府 (mines de *mercure*), KOEIYANG (**KWEIYANG**), Tch'ang-té fou (**Changteh**) 常德 (au Hou-nan) et à Chache (**Shasi**) (au Hou-pé).

Cours d'eau:

- 1) le **Ou-kiang** 烏江, affluent rive droite du Yang-tse-kiang. C'est par cette voie qu'arrive à Senan (**Szenan**) le sel du Se-tch'oan;
- 2) le **Yuen-kiang** 沅江. Il se jette dans la lac Tongting (au Hou-nan),
- 3) le Hoa-kiang ou **Pé-p'an-kiang** 北盤江,

- affluent du Hong-choei. Il est navigable,
- 4) le **Lieou-kiang** 柳江, affluent du Hong-choei. Il sert au *flottage* des bois;
 - 5) le **Hong-choei-kiang** 紅水江 ou Nan-p'an-kiang c'est le *haut* **Si-kiang**.

Villes:

1. KOEI-YANG (**KWEIYANG**) 貴陽, environ 100.000 h. Capitale centrale, exactement à 1.075^m d'altitude. Au centre d'une vraie cuvette de 7 à 8 kil. environ de diamètre. Elle est bien défendue par des passages étroits. Sur la grande route de YUNNANFOU au Hou-nan. = Arsenal, lumière électrique.
2. NGAN-CHOEN FOU (**ANSHUNFU**) 安順府. La 2^e ville comme importance. Sur la grande route de YUNNANFOU, à 3 journées de marche de Koeiyang.
3. TSUEN-I (**TSUNYI**) 遵義府. Grand transit de sel venant du Se-tch'oan.

4. T'ONG-JEN (**TUNGJEN**) 銅仁, port. Commerce assez considérable.
5. TCHEN-YUEN (**CHENYUAN**) 鎮遠 port, sur le Yuen-kiang.
6. SE-NAN (**SZENAN**) 思南. Sur le Ou-kiang. Grand commerce de sel.
7. CHE-TS'IEU (**SHIHTSIEN**) 石阡. Au sud de Senan. *Eaux minérales* remarquables et très chaudes. (il y est très pénible d'y entrer)
8. P'OU-NGAN T'ING (**PUANTING**) 普安廳. Sur la grande route de YUNNANFOU.
9. LI-P'ING (**LIPING**) 黎平. Au S.-E, centre d'un grand pays habité surtout par des *miao*.

Productions:

=Richesses agricoles: riz, *soie sauvage* (exportée à Tchongking (**Chungking**)), bois de construction (exportés au Koang-si et au Hou-nan), *opium*, vernis. Nombreux petits *chevoux*, mules, buffles et porcs.

=Richesses minérales: **mercure**, charbon et fer, cuivre, soufre, **nickel**. = Le mercure se trouve aussi en Californie (É.-U.), à Almaden (**Espagne**) et en Carniole (**Italie**) On l'utilise dans l'industrie, la *physique*, la médecine.

Le **climat** est humide et, dans les régions basses, souvent malsain. La vie y est assez dure

=Les agriculteurs sont insuffisants. Les Miao 苗 et les tribus **dioï** (appelés les **i kia**, surtout dans les environs de Koeiyang).

—On a déboisé les montagnes! Le *tigre* y apparaît parfois: des Hounanais viennent de temps en temps pour le tuer

=Les premières exploitations de la mine de Dong Shun-hsien, au Koei-tcheou, se firent sous la dynastie des Ming. Le minéral de mercure (le cinabre) est extrait du calcaire dur. On fait exploser la roche avec de la dynamite. Le minéral concassé est porté à la chambre de grillage dans des chaudières. Le mercure est ensuite recueilli par distillation.

"Bulletin commercial d'Extrême-Orient", août 1923.

=Le gros de la production du *mercure* est fourni par l'Italie, l'Espagne, le Mexique, la Californie et le Texas, la production annuelle est d'environ 3.000



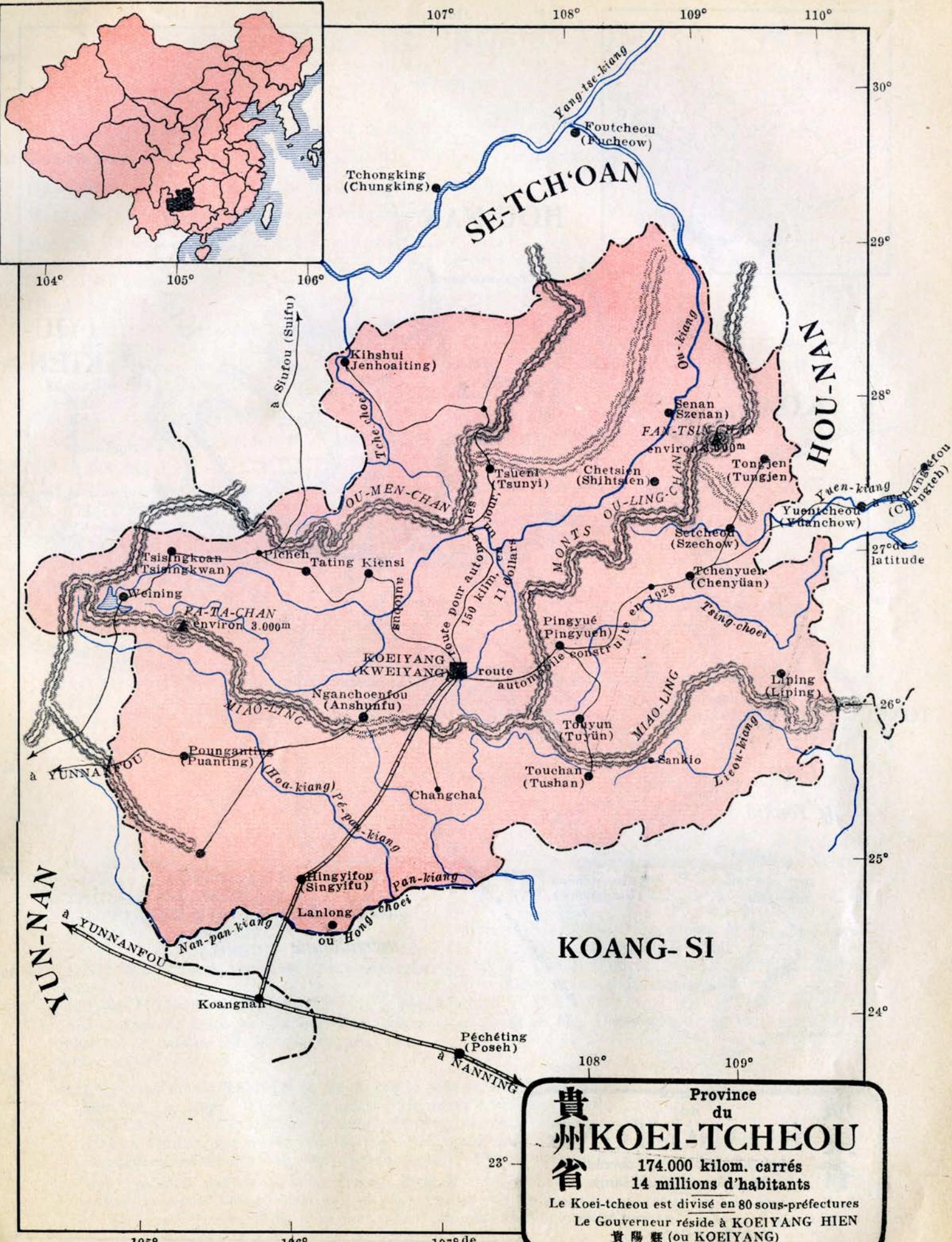
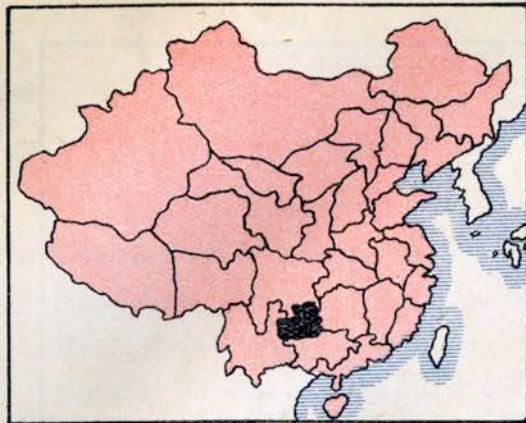
Les anciennes forêts du Koei-tcheou

tonnes. Une *mine importante* est maintenant exploitée en *Algérie*, la mine de Ras el Ma, dans le département de Constantine.

"La Nature", 15 octobre 1927, page LXXXVII.

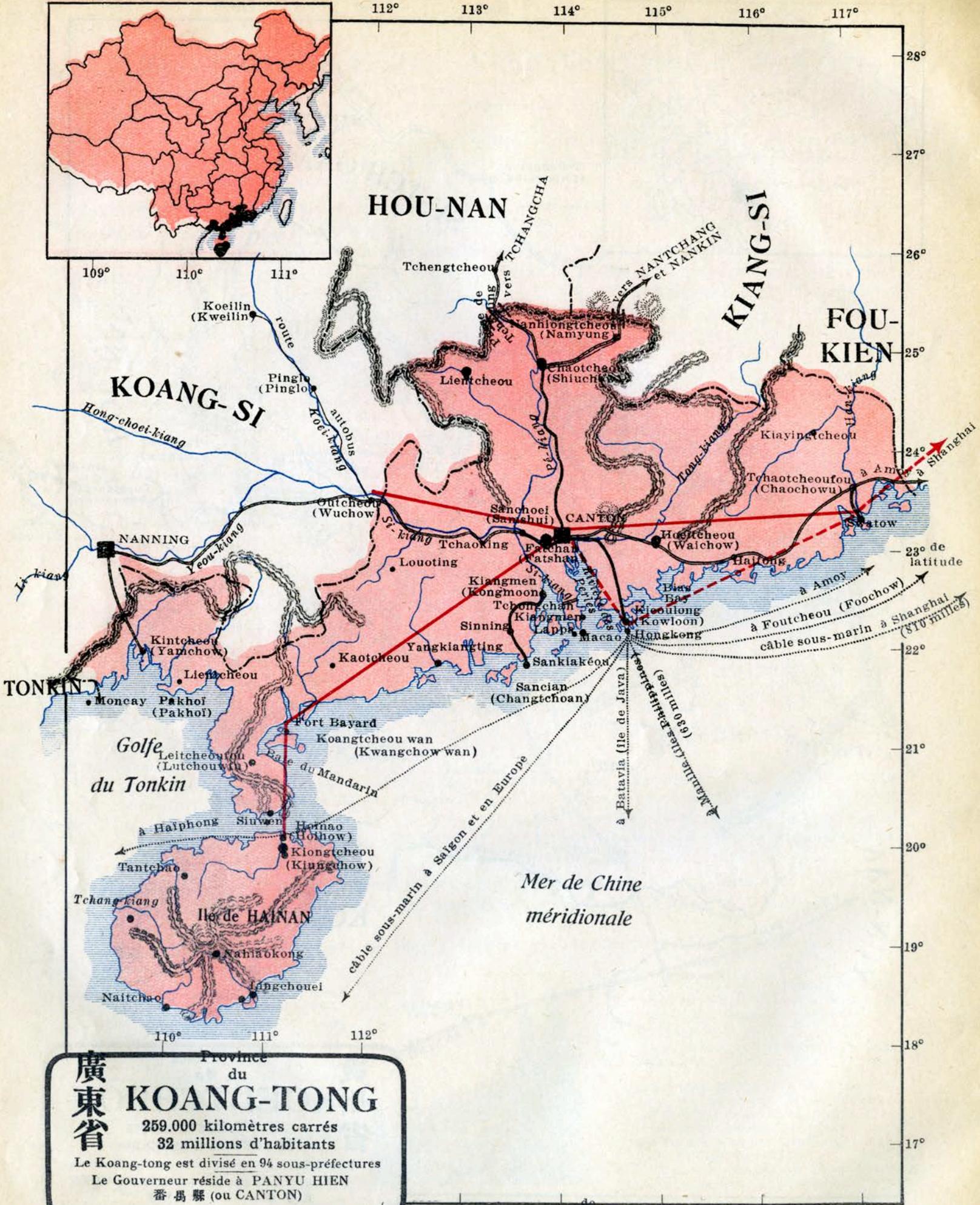
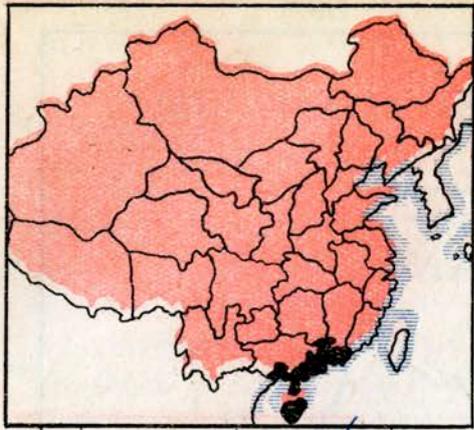
=Les mines de mercure de Nikitovka, dans le Donetz, en *Russie soviétique* (U. R. S. S.) exploitées depuis 1885, fournissaient, avant la Grande Guerre 400 tonnes, sur une production mondiale de 4.000 tonnes.

"Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie", 27 novembre 1929, page 6.056.



貴州省
 Province du **KOEI-TCHEOU**
 174.000 kilom. carrés
 14 millions d'habitants
 Le Koei-tcheou est divisé en 80 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à KOEIYANG HIEN
 貴陽縣 (ou KOEIYANG)

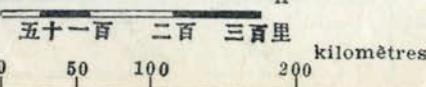
Échelles: 五十 一百 二百 三百里
 0 50 100 200 kilomètres
 6.790 li de routes
 6.310 li en construction



廣東省
Province du KOANG-TONG
 259.000 kilomètres carrés
 32 millions d'habitants
 Le Koang-tong est divisé en 94 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à PANYU HIEN
 番禺縣 (ou CANTON)

12.216 li de routes
 9.982 li en construction

Échelles:



Service aérien
 Service projeté

XVI° PROVINCE DU KOANG-TONG 廣東省

"La fortune de Hongkong est
inséparable de celle de Canton".
Général Li Chai-sum 李濟琛, mars 1928.

C'est la plus riche province du sud de la Chine.

Population: 32 millions d'habitants. (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 259.000 kilom. carrés. (le Kiang-sou a 108.000 k²).

Nom: Est de l'ancienne province de Koang-tcheou.

Bornes: au nord le Fou-kien, le Kiang-si et le Hou-nan; à l'ouest le Koang-si et le Tonkin, au sud le golfe très poissonneux du Tonkin, la mer de Chine méridionale; à l'est la mer de Chine (Océan Pacifique).

Chemins de fer:

- 1° CANTON à Chao-tcheou (Shiuchow) 韶州, puis vers TCHANGCHA et OUTCHANG (il reste encore 450 kil., 520 à construire),
- 2° Canton à Kieoulong (Kowloon), en 4 heures;
- 3° Canton à Fatchan et a Sanchoei (Samshui);
- 4° Kong-i-pou (Kungyifow) 公益埠 à Sin-ning (Sunning) 新寧 et à San-kia-kéou (Samkaphow)

三夾口 sur la mer.

- 5° Swatow à Tchaotcheoufou (Chaochowfu) = En construction K'in-tcheou (Yamchow) 欽州, sur le golfe du Tonkin, à NANNING, la nouvelle capitale du Koang-si. Enfin, la grande ligne: Canton à NANKIN, par NANTCHANG, Kingtétchen et Ningkouofou.

Cours d'eau:

- 1) le "fertilisant" **Si-kiang** ou Fleuve de l'Ouest (voir page 7); beau, large fleuve, de 2.000 kil. de longueur, le double de la Loire en France);
- 2) le **Pé-kiang** 北江 (la rivière du Nord), son confluent est près de San-choei (Samshui);

- 3) le **Tong-kiang** (東江 (la rivière de l'Est), il vient du Kiang-si. Excellent réseau navigable;
- 4) le **Han-kiang** 韓江, il vient du Fou-kien Son delta est couvert de cannes à sucre.

Villes:

1. **CANTON** 廣州 Capitale. Le 1^{er} port ouvert au commerce européen. Au nord du delta du Si-kiang, sur la "Rivière des Perles". \$12.000 h. Le 4^e port de la Chine. (en 1930). Les gros vapeurs s'arrêtent à Hoang-pou (Whampoa), 黃埔, à 15 kilom = **T.S.F.** = *Exportations* en 1930 **SOIES GRÈGES**, thé, nattes, sucre, tabac en feuilles, *minerai de tungstène*. = Aérodrome.
2. **SWATOW** 汕頭 116.000 h. Le 2^e port ouvert Sur le Han-kiang, à 9 kil de la mer. Exporte par colis postaux des **DENTELLES** pour l'Amérique et des broderies au filet, pour plus d'un million de taëls par an, beaucoup de sucre blanc, oranges, camphre. = **T. S. F.** = Près de 190.000 émigrants en 1927! = *Importation de tourteaux* de Nioutchoang. = Aérodrome.
3. **PAK-HOÏ** (**PAKHOÏ**) 北海. Le 3^e port ouvert. Les **PÉTARDS** 鞭炮; indigo liquide, crevettes desséchées. = Aérodrome.
4. **SAN-CHOEI** (**SAMSHUI**) 三水. Le 4^e port ouvert. **NATTES** 蓆 en roseau, allumettes, thé rouge.
5. **KIANG-MEN** (**KONGMOON**) 江門. Le 5^e port ouvert Dans le delta du Si-kiang *Éventails* en feuilles de palmier 蒲扇, sacs de jute, tabac, sucre, nattes.

6. **KIEOU-LONG** (**KOWLOON**) 九龍. Le 6^e port ouvert. En face de Hongkong Riz et canne à sucre = **T.S.F.** (à 10 minutes de ferry boat du port de Victoria (Hongkong))
7. **KONG-PÉ** (**LAPPA**) 拱北. Le 7^e port ouvert. A l'ouest de Macao. Les *arachides* 長生菓.
8. **K'IONG-TCHEOU** (**KIUNGCHOW**) 瓊州. Le 8^e port ouvert. Capitale de l'île de **HAINAN**. Exporte *poires*, gingembre 薑, copra, sucre, et maintenant du caoutchouc et du café.
9. **HOÏ-HAO** (**HOIHOW**) 海口. C'est le port de Kiongcheou (Kiungchow), sur le détroit de Hainan. Aérodrome.
10. **HOÏ-TCHEOU** (**WAICHOW**) 惠州. Sur le Tong-kiang Ce sera aussi plus tard un port ouvert. Aérodrome.
11. **NAN-HIONG TCHEOU** (**NAMYUNG**) 南雄. Grand commerce avec le Kiang-si.
12. **FAT-CHAN** (**FATSHAN**) 佛山. Sur le Si-kiang Grandes industries; fer, soie, porcelaine.
13. **LEI-TCHEOU FOU** (**LUICHOWFU**) 雷州府. Dans la presqu'île de Leitcheou.
14. **TCH'AO-TCHEOU FOU** (**CHAOCHOWFU**) 潮州府 Importante ville politique dans la plaine du N.-E. Mines de houille

=L'île tropicale de **HAINAN** 海南島 est la plus grande île de la Chine. Elle a 300 kilom de long sur 200 de large. Forêts, immenses richesses minérales. Elle pourrait devenir riche comme CEYLAN, si elle était bien cultivée. Hoïhao, le port de Kiongcheou, fait surtout le commerce avec le Tonkin, son voisin. = De forme ovale, aussi vaste que la Bretagne, elle étale ses terres marécageuses autour d'un puissant massif central, et porte près de 2 millions d'habitants.

=Les *Cantonais* sont riches, entrepreneurs 企業家 et voyageurs. = 160.000 Cantonais vivent à Shanghai comme ouvriers industrialisés.

Le serpent cobra 毒蛇 si venimeux est commun au Koang-tong

- 1) **KOUANG-TCHEOU WAN** (KWANGCHOW WAN) 廣州灣. = 808 kil²; 210.000 h. **T. S. F.** = et les îles louées en 1898 à la France. Koangtcheou est un port franc médiocre, au fond d'une baie aussi grande et aussi sûre que la rade de Brest = Ce petit territoire entoure une rade superbe = 2 villes : la capitale *Fort Bayard*, la ville commerciale Tché Kam. = Le port de Kouang-tchecou wan est le seul qui présente un *accès facile* et des commodités appréciables sur la côte du Koang-tong, entre Haïphong et Hongkong (*"L'Asie Française"*, Avril 1931, p. 137). Le mouvement commercial annuel oscille aux environs de 7.500.000 piastres, soit 75 millions de francs.
- 2) **HONG-KONG** 香港 colonie de la couronne d'Angleterre (depuis 1841) Le 6^e port du monde. Le commerce est *libre* (comme au Congo Belge). = **T. S. F.** = 7 câbles sous-marins. Hongkong est un port de *transit*. = L'île de **Hongkong** mesure 16 kilomètres sur 12. Très montagneuse et très boisée, elle élève son plus haut sommet à 555 mètres. Elle est située sur le passage des typhons. = C'est le grand *entrepôt* du trafic anglais avec la Chine. = En 1930, la *population* était près de 900.000 h., (dont 444.648 Chinois), et le *tonnage* du commerce international, (non compris les jonques) s'éleva en 1928 à 37.640.694 tonnes. = L'*Université de Hongkong* (ouverte en 1912) a été créée par les Anglais comme centre d'études, à proximité de la Chine. Le cycle et le niveau des études sont semblables à ceux d'Oxford et de Cambridge en Grande-Bretagne = 3 facultés fonctionnent : médecine, arts et métiers (dans l'acception du Moyen Age) En Octobre 1928, l'Université comptait environ 300 étudiants, dont 250 Chinois. = 9 bourses ont été fondées spécialement pour des étudiants Yunnanais.
- 3) **NGAO-MEN (MACAO)** 澳門. Dans l'île de Hiang-chan (Heung shan), entre les 2 embouchures du Si-kiang. Elle a été cédée au Portugal en 1557 Le port est peu profond. = Le port de **Macao** est aujourd'hui un port mort, qu'a tué la concurrence de Hongkong. Sa population, estimée à 75.000 habitants, ne se compose guère que de Chinois et de métis sino-portugais (Macaïstes) = Macao est à 3 heures $\frac{1}{2}$ de Hongkong. = La *colonie* portugaise où s'est bâti **Macao** comprend, avec la petite presqu'île de ce nom, les îles de Taypa et Colsane. = 4 kilom. 200 de longueur; 1 kil. 600 de largeur; hautes collines, sol granitique, climat salubre. = D'octobre à mars, Macao a les caractères d'un *climat méditerranéen*, et beaucoup d'étrangers y viennent respirer le "bon air" = Depuis mars 1928, Macao n'est qu'à 25 minutes en *hydroplane* 水上飛機 de Hongkong.

=Pendant les mois d'août et de septembre 1930, l'île de Cuba a expédié en Chine, via Panama, 16.500 tonnes de sucre cubain (*"L'Asie Française"*, Oct. 1930, p. 339). La Chine achète des quantités de sucre chaque année plus considérables aux Indes Néerlandaises. Elle importe *une fois et demie* plus que sa production.



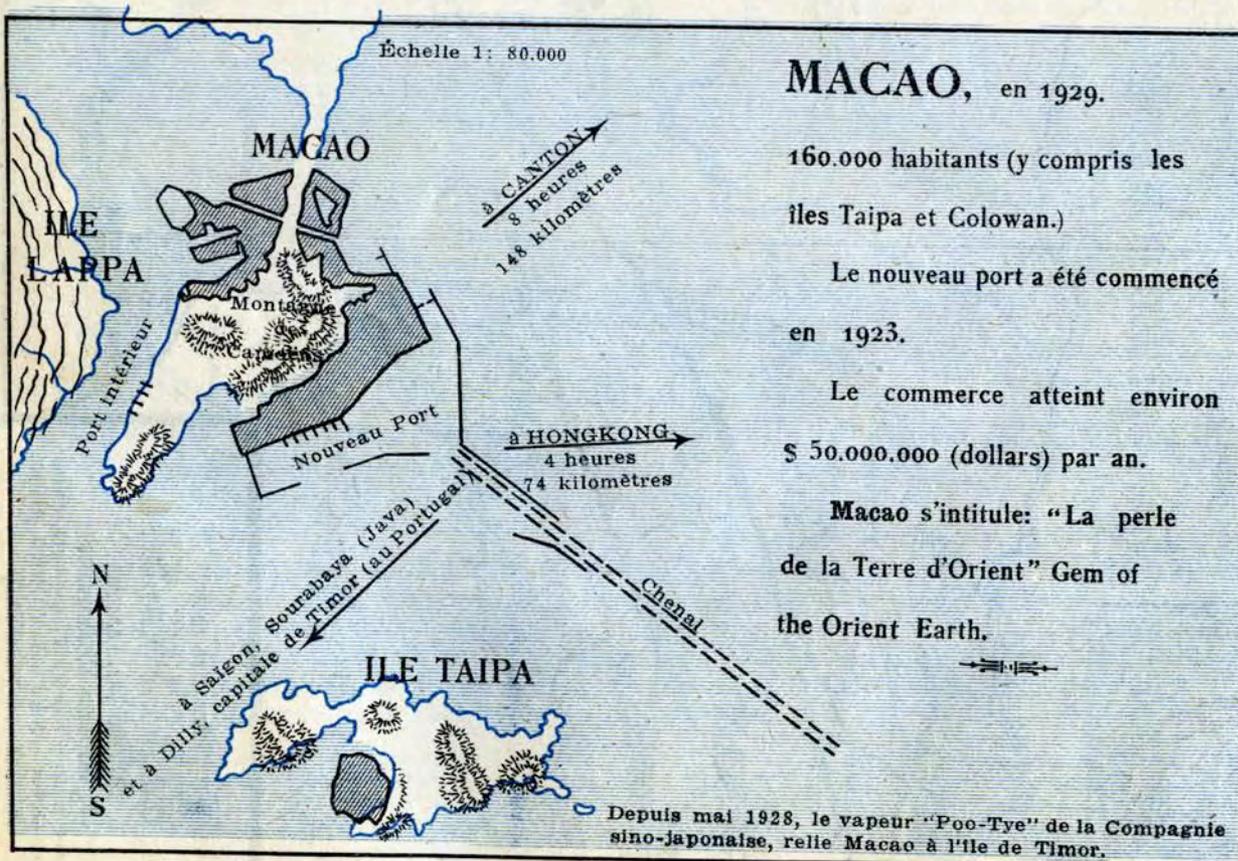
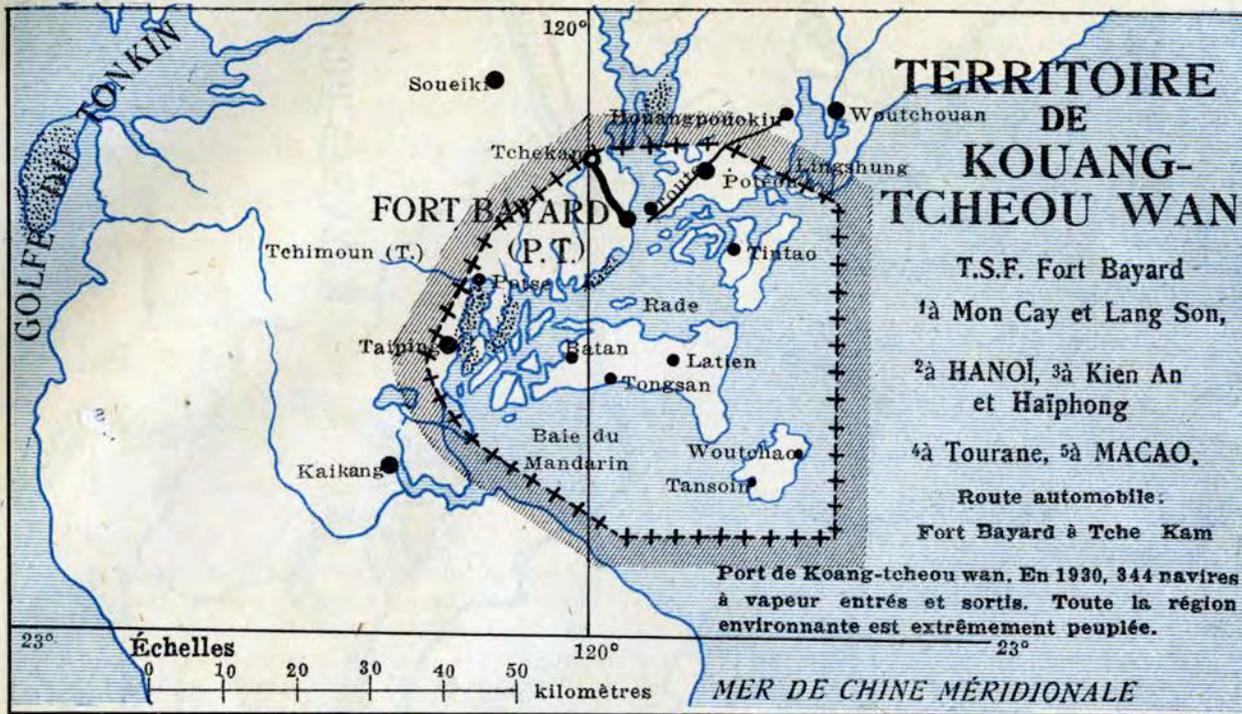
La canne à sucre.

=Les provinces productrices de sucre sont, par ordre décroissant: le **Se-tch'oan** [300 millions de catties (livres chinoises; un catty = 604 grammes, 53], le **Koang-tong** (75 millions), le **Kiang-si** (30 millions), le **Koang-si** (20 millions), le **Fou-kien** (16 millions)

- =La **betterave** 甜紅蘿蔔 *sucrière* est actuellement l'une des principales cultures de la Mandchourie du Nord. Cette culture a aussi été encouragée *d'une façon systématique* par la Cie japonaise du "Sud Mandchourien" dans les districts de Liaoyang, Moukden et Szepingkai (voir carte p. 37).
- =Le Koang-tong est, après le Kiang si, le principal producteur, en Chine du minerai de *tungstène* 煤色硬質之金屬 (voir page 5 du livre). Les mines se trouvent à Tayulin, production 200 tonnes par mois; les chargements sont dirigés sur Hongkong.
- =**Paris**, par la voie des airs, se trouve à 12.076 kilom. de Hanoï, et à 13.000 kilom. (en chiffres ronds) de **Canton** (*"L'Asie Française"*, janvier 1928, page 30).
- =Par leur vol record de **Paris à Saïgon** (en Novembre 1930), les aviateurs français Goulette et Lalouette ont relié ces 2 villes en 124 heures de vol (5 jours et 4 heures). Le trajet fut effectué en 6 étapes: Athènes, Alep, Bagdad, Karachi, Bangkok et Saïgon. = La liaison **Saïgon-Canton-Shanghai** est en projet. L'avion postal France-Indochine quitte Marseille le jeudi à 6h15 pour arriver à Saïgon 9 jours après. (De Marseille à Beyrouth, l'étape s'effectue par hydravion). En janvier 1932, la liaison Hanoï-Paris (soit 11.015 kilom.) a été réalisée en 3 jours, 5 heures, 40 minutes, par les aviateurs Codos et Robida.
- =A l'arrivée de l'avion à Saïgon, les sacs postaux à destination du Tonkin et de la **Chine du Sud** sont immédiatement confiés au service accéléré "Saïgon - Tourane - Hué - Vinh - Hanoï".
- =Le nouveau port franc de Tchongchan 中山 se

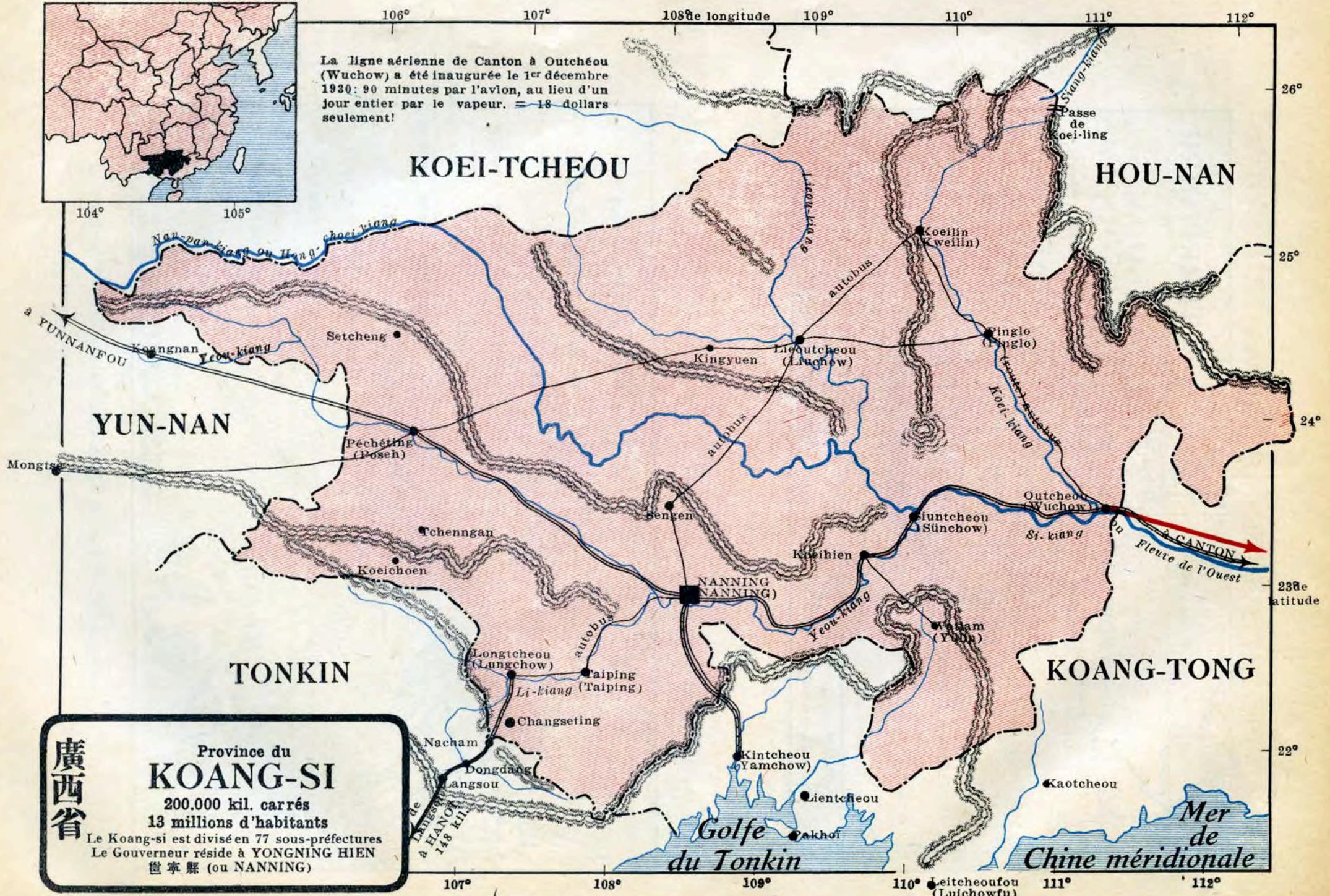


trouve à l'extrémité sud du delta de la Rivière des Perles, dans le territoire de Tchong chan-hien 中山縣 lieu de naissance de Suen Wen 孫文, de qui il a pris un des noms. Ce port semble appelé à un heureux développement.





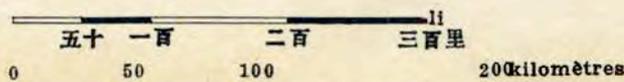
La ligne aérienne de Canton à Outchéou (Wuchow) a été inaugurée le 1^{er} décembre 1930: 90 minutes par l'avion, au lieu d'un jour entier par le vapeur. = 18 dollars seulement!



廣西省
 Province du **KOANG-SI**
 200.000 kil. carrés
 13 millions d'habitants
 Le Koang-si est divisé en 77 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à YONGNING HIEN
 邕寧縣 (ou NANNING)

4.820 li de routes

Échelles:



Service aérien à Canton

XVII° PROVINCE DU KOANG-SI 廣西省

"C'est un centre de production d'huile végétale, surtout huile de bois et huile de thé"

Fréquents troubles politiques et brigandages dans cette province.

Population: 13 millions d'habitants. (le Kiang-sou en a 34 millions).

Superficie: 200.000 kil carrés (près du double du Kiang-sou)

Nom: Ouest de l'ancienne province de **Koang-tcheou**.

Bornes: au nord le Hou-nan et le Koei-tcheou, à l'ouest le Yun-nan et le Tonkin, au sud le Tonkin et le Koang-tong, à l'est le Koang-tong et le Hou-nan.

Chemins de fer: (futurs).

- 1° NANNING à Longtcheou, par T'ai-p'ing fou (Taiping) 太平府,
- 2° NANNING à K'in-tcheou (Yamchow) 欽州 (au Koang-tong), sur le golfe du Tonkin. ce

sera le débouché 出海處 de la province sur la mer,
3° NANNING à Outcheou à l'est, et à YUN-NAN FOU, à l'ouest.

Cours d'eau:

- 1) le **Si-kiang** 西江 ou Fleuve de l'Ouest, appelé d'abord Nan-pan-kiang ou Pa-ta-ho, puis Hong-choei-kiang ou Hong-choei, et enfin Si-kiang, depuis son confluent avec le Yeou-kiang. C'est la principale voie d'eau de la province. Il est coupé de rapides. Il devient navigable après avoir reçu le Yeou-kiang,
- 2) le **Lieou-kiang** 柳江 (voir page 7) vient du

Koei-tcheou,
3) le **Koei-kiang** 桂江 naît dans la province, il y a des rapides,
4) le **Yeou-kiang** 右江 vient du Yun-nan (voir page 7) on le remonte jusqu'à Pé-ché t'ing (Poseh) 百色廳;
5) le **Li-kiang** 麗江 vient du Tonkin, on le remonte jusqu'à Longtcheou.

Villes:

1. NAN-NING (**NANNING**) 南甯 La nouvelle capitale. Le 1^{er} port ouvert. Sur le Yeou-kiang, rive gauche Transit important. = **T S. F.**
2. OU-TCHEOU (**WUCHOW**) 梧州 Le 2^e port ouvert, au confluent du Si-kiang et du Koei-kiang Les grands vapeurs de Canton y arrivent en 2 jours ½. Analogie avec Hankéou (**Hankow**) (sur le Yang-tse-kiang) pour le transbordement des marchandises. C'est le port d'entrée du Koang-tong, et la ville la plus commerçante du Koang-si. = Anglais et Américains y sont établis en grand nombre. Aérodrome.
3. LONG-TCHEOU T'ING (**LUNGCHOW**) 龍州 Le 3^e port ouvert. Sur le Li-kiang Les grosses jonques y arrivent. C'est la porte du Tonkin.

4. KOEI-LIN (**KWEILIN**) 桂林. L'ancienne capitale Sur le Koei-kiang. Grands magasins de pelletteries, soieries etc. Magnifique panorama 全景 sur la rivière et les montagnes. = Arbres donnant l'huile de thé.
5. P'ING-LO (**PINGLO**) 平樂. Sur le Koei-kiang. Région forestière.
6. LIEOU-TCHEOU (**LIUCHOW**) 柳州 Sur une boucle du Lieou kiang. Pays forestier.
7. SIUN-TCHEOU (**SUNCHOW**) 潯州 Sur le Yeou-kiang, près du confluent avec le fleuve
8. PÉ-CHÉ T'ING (**POSEH**) 百色廳. Sur le Yeou-kiang Importe beaucoup d'opium du Yun-nan.

Le climat est tropical. Les montagnes couvrent la province.

—Le tigre 虎 y est commun, ainsi qu'au Koang-tong et au Fou-kien.

—Les habitants, turbulents et peu civilisés, appartiennent à des races différentes. La révolte des T'ai-p'ing (1850 à 1864) a commencé dans cette province.

—Le commerce à l'Est et au S.-E. est sous le contrôle des Cantonais.

Exportations en 1930: par **NANNING** anis 茴香 étoilé, plantes médicinales. = 2) par **Outcheou**: bois et huiles de bois, sucre, indigo. = 3) par **Longtcheou** bois durs, huile d'anis. = Au Koang-si soie, coton, camphre, mines d'or et d'argent encore inexploitées, magnifiques forêts, beaucoup de chevaux et de buffles. = Le riz vient de Canton pour l'Ouest qui ne se suffit pas pour l'alimentation. Ce sont surtout des **motor-boats** (chaloupes automobiles) qui font le voyage de Outcheou à Nanning. = Plus de 500 autobus roulent sur plus de 3.000 li de routes.

=La frontière très étendue et montagneuse avec le Tonkin, permet aux contrebandiers d'introduire en Indochine: peaux de vaches, plumes de canard, vermicelle, buffles, vaches etc. en si grande quantité que le Rapport des Douanes maritimes (avril 1931, p. 37) estime la valeur à plus d'un demi-million de dollars par an.



Le tigre du Koang-si.

Le Koang-si est le grand fournisseur d'opium pour toute la province du Koang-tong.

= Environ 10.000 kilomètres de routes ont été construits au Koang-si pendant l'année 1929.

"La Revue nationale chinoise" du 14 Février 1930, page 308.

= Les indigènes disent ne pas vouloir boiser, par crainte de fournir des repaires aux tigres et aux brigands.

"La Mission du Koang-si", par Cuenot des Missions-Étrangères.

XVIII^o PROVINCE DU YUN-NAN 雲南省

Les hauts plateaux s'étendent à perte de vue, toujours baignés de soleil, dans une atmosphère d'une merveilleuse limpidité. C'est un autre Mexique et l'un des grands balcons du monde.

Elle jouit presque toujours des *rayons du soleil*. C'est un *plateau* très élevé, à 2.025 mètres au-dessus de niveau de la mer, formant à l'Est comme un immense escalier.

Population: 13 millions d'h. (comme le Koang-si)

Superficie: 380.000 kil² (le Kiang-sou en a 108.000).

Nom: le "Sud des NUAGES" (et des brouillards du Se-tch'ouan).

Bornes: au nord le Se-tch'ouan et le Si-k'ang (Marches Tibétaines); à l'ouest la Birmanie (à l'Angleterre); au sud la Birmanie et le Tonkin (à la France), à l'est le Koang-si et le Koei-tcheou.

Chemins de fer:

1) le magnifique chemin de fer du Yun-nan (858 kil.), de **Yunnanfou** à **Haiphong** sur le golfe du Tonkin (voir la notice sur la carte spéciale).

2) plus tard a) Yunnanfou à Nanning la capitale

du Koang-si, b) Yunnanfou, Tchaotong (**Chaotung**), Siufou (**Suifu**) (au Se-tch'ouan); c) de Tchaotong à Tchongking (**Chungking**) qui est le grand port ouvert du Se-tch'ouan.

Cours d'eau:

1^o le **Yang-tse-kiang**, appelé **Kin-cha-kiang** jusqu'à sa sortie de la province. C'est un torrent encaissé entre des montagnes de 5.000^m d'altitude. On y navigue par *biefs* 閘中小道 (canaux compris entre 2 écluses),

2^o le *Fleuve Rouge* ou Song-koï 紅河 (富良江)

(voir page 8);

3^o le **Mékong** 瀾滄江 ou Cambodge. L'air est étouffant sur ses bords;

4^o la **Salouen** 潞江 (voir aussi page 8);

5^o le **Hong-choei** (ou le Haut Si-kiang).

Villes:

1. YUN-NAN FOU (**YUNNANFU**) 雲南府.

Capitale, dans une plaine très fertile. La locomotive au troisième jour de voyage depuis Hanoi, de palier en palier y arrive à 1.900^m d'altitude. Au nord du lac Tien-hou (Tien-Hu) 滇池 (forme d'un croissant), qui se déverse dans le Yang-tse-kiang. = École d'aviation militaire. = **T S F.** = 150.000 h. Aérodrome.

Les savoureuses pêches de Yunnanfou.

2. TA-LI FOU (**TALIFU**) 大理府 Belle ville sur les bords du lac Eul-hai (Erh-hai) 洱海, qui communique avec le Mékong. = Près du 100^o de longitude. = Presque détruite par le terrible *tremblement de terre* et l'incendie du 16 mars 1925: perte de 5.847 vies humaines!

3. MONG-TSE (**MENGTZ**) 蒙自縣. Le 1^{er} port

ouvert Sur le chemin de fer de l'Indochine. Grand commerce avec le Tonkin, Canton et Hongkong. Exporte beaucoup d'*étain* 錫.

4. SE-MAO-T'ING (**SZEMAO**) 思茅廳. Le 2^o port ouvert Sur la route du Laos (à la France) et du royaume de Siam. Commerce du thé et du coton. Haricots, soies de porc.

5. T'ENG-YUÉ T'ING (**TENGYUEH**) 騰越廳. Le 3^e port ouvert. Sur la route de Yunnanfou à Talifou (10 jours à cheval) et à Bhamo (en Birmanie), et à Mandalay.

6. TCHAO-T'ONG (**CHAOTUNG**) 昭通. Au futur embranchement vers Siufou et vers Tchongking.

7. Ho-k'eu (**Hokow**) 河口 et 8) Tch'eng-kiang (**Chengkiang**) 徽江, près du chemin de fer

Le **climat** est *sec* (le contraire du Se-tch'ouan): les *vents* sont violents, à cause de l'altitude.

Productions:

=Exportations en 1930. Par **Mongtse** et le chemin de fer. **ÉTAIN** des mines de Ko-k'ieou 箇舊 (30.000 mineurs), **ZINC**, plomb, antimoine, peaux de chèvres, *opium*, porcs, = 2) par **Semao** (Szemao): tapis de feutre, **THÉ** rouge de Puerch, = 3) par **Tengyué** (Tengyueh) tapis et feutre, **SOIE GRÈGE**. = Richesses minérales **cuivre**, étain (4% du monde), zinc, houille, *suits de sel* (comme au Se-tch'ouan) L'*opium* est, avec l'étain, la principale source de richesse de la province.

Ce n'est pas chose extraordinaire de voir au Yun-nan des caravanes de 2.000 *chevaux* employés au transport de l'*opium*. "Dossiers de la Commission Synodale" Octobre 1931, p. 870.

=Il y a des *éléphants* au sud de la province. = "Les **JAMBONS** du Yun-nan" (南腿) sont *célèbres* dans toute la Chine. = Le Maréchal T'ang Ki-yao 唐繼堯, qui proclama l'indépendance de la province le 1^{er} août 1922, fit construire une belle route de Yunnanfou à Talifou des *camions automobiles* en assurent le trafic commercial.

=Grâce à la voie ferrée Haiphong-Yunnanfou, un important commerce de transit a lieu à travers le Tonkin. Il a été, en 1928, de 32.000 tonnes représentant une valeur de 41 millions de piastres indochinoises. Le commerce du Yun-nan se fait à peu près exclusivement avec *Hongkong*. "L'Indochine française" par Gouron, 1929, page 53.

=La Chine exporte annuellement pour près d'un million de taëls de *musc* 麝香. Plus



Éléphant du Yun-nan.

du 1/3 de la qualité produite est dirigée sur la France qui est ainsi, de beaucoup, l'acheteur principal (pour près de 300.000 taëls par an) Le produit du Yun-nan est le plus apprécié, parce qu'il se mêle à son parfum aucune odeur ammoniacale. défaut des qualités du Tibet, du Se-tch'ouan et du Kan-sou

"Bulletin commercial d'Extrême-Orient", mars 1930, p. 116 et 117



101° 102° 103° 104° 105° 106° 107°
100° 105°

31°
30°
29°
28°
27°
26°
25° de latitude
24°
23°
22°

SE-TCH'OUAN

SI-K'ANG (MARCHES TIBÉTAINES)

BIRMANIE (INDE)

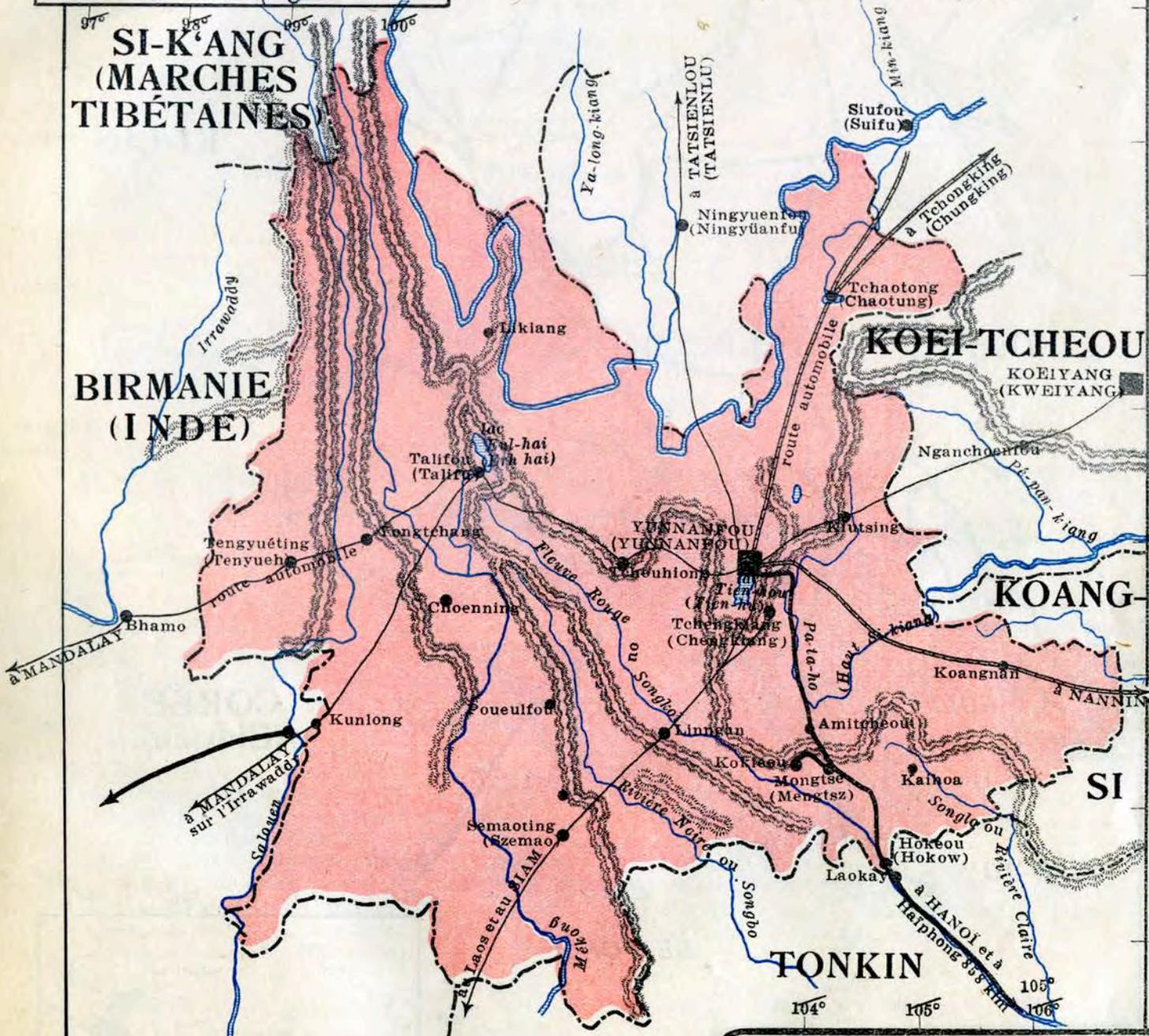
KOEI-TCHEOU

KOEIYANG (KWEIYANG)

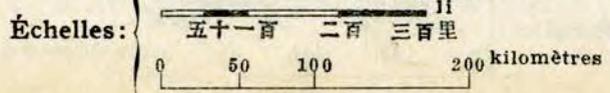
KOANG-

SI

TONKIN

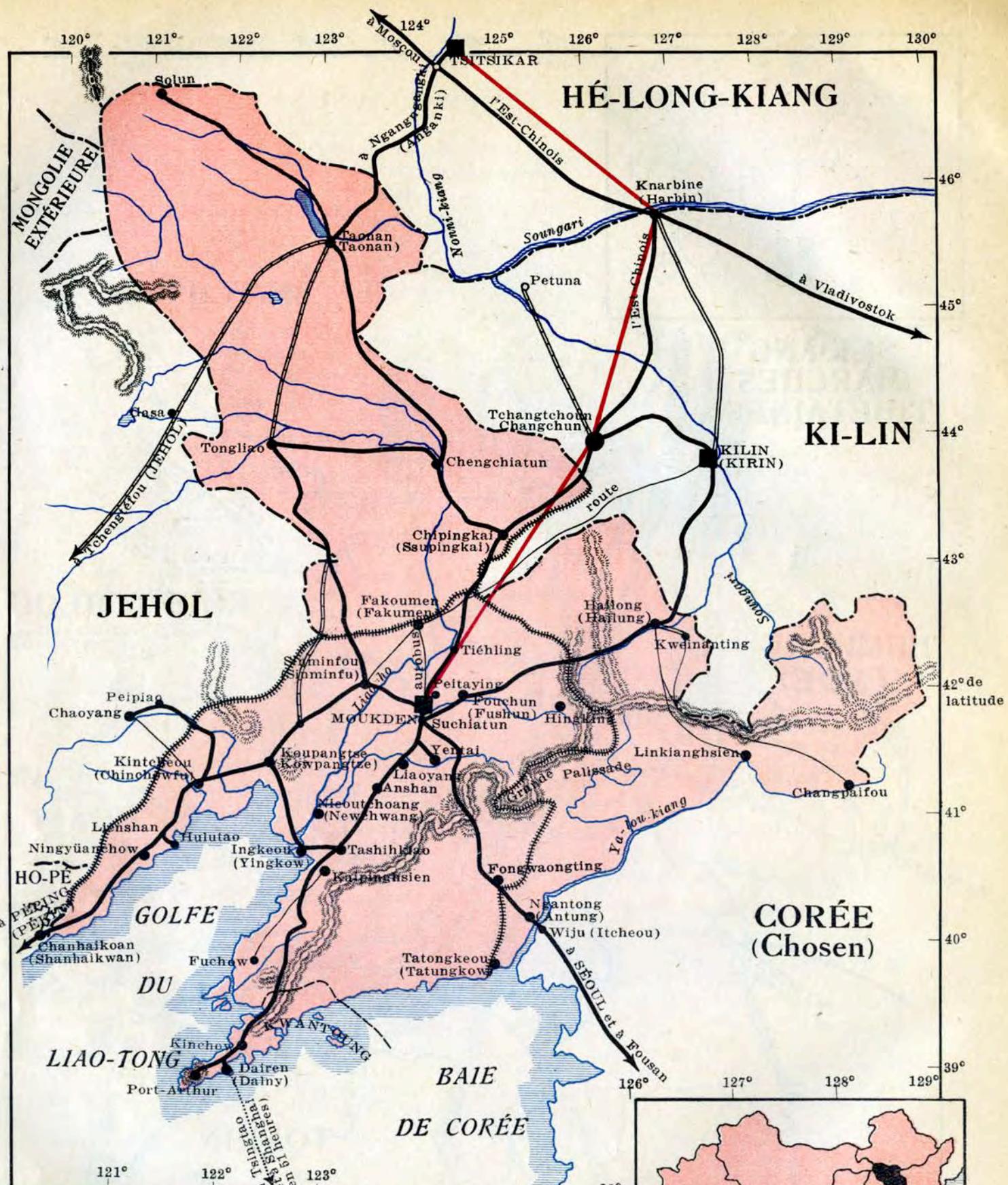


雲南省 Province du **YUN-NAN**
 380 000 kilom. carrés
 13 millions d'habitants
 Le Yun-nan est divisé en 96 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à KOENMING HIEN
 昆明縣 (ou YUNNANFOU)



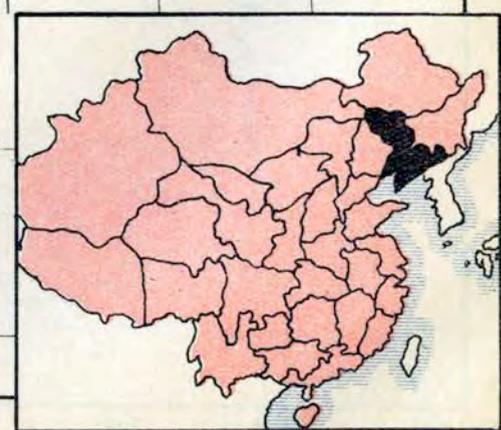
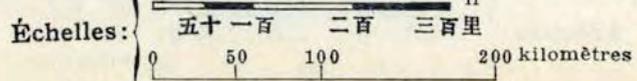
98° 99° 100° 101° 102° de longitude

2.385 H de routes



遼寧省
 Province du
LIAO-NING
 263.000 kil. carrés
 15 millions d'habitants
 Le Liao-ning est divisé en 55 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à CHENYANG HIEN
 瀋陽縣 (ou MOUKDEN)

4.165 li de routes



Service aérien

LES 3 PROVINCES DE L'EST (TONG-SAN-CHENG) 東三省

Les Trois Provinces Orientales forment, depuis le 9 mars 1932, le nouvel [État indépendant du Mandchoukuo,] dont la nouvelle capitale est Tchangtchoun (Changchun).

La **Mandchourie** 滿州 est une région extrêmement riche, en pleine prospérité et équipée avec les perfectionnements les plus modernes. Son climat est *extrême*, et son sol est un des plus *fertiles* du monde...

Population: près de 34 millions d'habitants: 200.000 Japonais et 800.000 émigrants Coréens, Russes, Mongols, mais surtout des colons chinois. = (On ne compte plus que 200.000 Mandchous). = Immigration chinoise *formidable*, dont 1 million environ du Chan-tong.

Superficie: 1.060.000 k². (grande comme la France et l'Italie réunies).

Nom: du peuple qui l'habitait, les Mandchous 滿州.

Bornes: au nord la Sibérie (à la Russie); à l'ouest la Sibérie, la Mongolie Extérieure, le Jehol et le Ho-pé; au sud la mer Jaune; à l'est la Corée (au Japon) et la Province Maritime (à la Russie soviétique, U. R. S. S.).

6 Fleuves:

- 1° l'**Amour** ou Hé-long-kiang (**Heilungkiang**) 黑龍江, "fleuve du dragon noir", au nord, 4.400k. Il sépare cette province de la Sibérie. = C'est un fleuve large, navigable, aux eaux abondantes;
- 2° le **Soungari** 松花江 ou "voie lactée", affluent rive droite de l'Amour. 1.000 kil. Fleuve abondant, aux *eaux blanches*. Navigable depuis KILIN (**KIRIN**). = Son bassin est *très fertile*;
- 3° l'**Oussouri** (**Ussuri**) 烏蘇里江, 2° affluent de l'Amour. 769 kil. Sa source est près de Vladivostok; il traverse le lac Khanka (**Hanka**) et

- sépare le Ki-lin de la Province Maritime;
- 4° le **Liao-ho** 遼河, au sud, se jette dans le golfe du Liao-tong. De nombreuses jonques le remontent jusqu'à Sinminfu (**Sinminfu**) 新民府. = Son bassin est *très fertile*;
 - 5° le **Ya-lou-kiang** (Yalu kiang) 鴨綠江. Il sépare le Liao-ning de la Corée, et se jette dans la baie de Corée. C'est un large fleuve;
 - 6° le **T'ou-men** (Tumen kiang) 圖們江. Il sépare le Liao-ning et le Ki-lin de la Corée, et se jette dans la mer du Japon.

I° LE LIAO-NING 遼寧 (ANCIEN FONG-T'EN, FENGTIEN), XIX^e PROVINCE.

Population: 15 millions d'habitants. = **Superficie:** 263.088 kilomètres carrés.

Nom: Il signifie le fleuve **Liao-ho** et la ville de **Ning-yüanchow** 寧遠州 près du golfe du Liao-tong.

Chemins de fer:

- 1) le "Peping-Liaoning": Péping à Fongtai, Tientsin, Tongkou, Chanhaikoan, Kintcheou (**Chinchowfu**) 錦州府, Koupangtse (**Kowpangtze**) 溝幫子, Sinmin (**Sinminfu**) et à MOUKDEN. 847 kil. en 24 heures.
- 2) Koupangtse à Nieoutchoang (**Newchwang**), Ingkeou (**Yingkow**) et à Tachikiao (**Tashihkiao**) 大石橋, sur le chemin de fer japonais "le Sud Mandchourien".
- 3) Port-Arthur, **Dairen** (**Dalny**) à Liaoyang (**T. S. F.**), **Moukden**, la passe de T'ie-ling 鐵嶺 et à **Tchangtchoun** (**Changchun**) (au Ki-lin), 701 kil., le "South Manchuria Railway", ligne japonaise à grand rendement.
- 4) Moukden à Ngantong (**Antung**), **Séoul** (capitale de la Corée) et Fouchan (**Fusan**) 釜山, grande ligne japonaise.
- 5) Sepingkai (**Shihpingkai**) 四平街 (au sud de Tchchangchoun) à Taonan 洮南 et à Tongliao.
- 6) Moukden aux *grandes mines de houille* de Fouchun (**Fushun**) 撫順 (ligne japonaise), et à Hailong (**Hailung**) 海龍.
- 7) Moukden au nouveau port de Houloutao (**Hulutao**) 葫蘆島, sur le golfe du Liao-tong. (Pour les nouvelles voies ferrées de la Mandchourie, voir la carte spéciale).

Villes:

1. **MOUKDEN** (Shenyang) ou Fongtien (**Fengtien**) 奉天府, "la florissante". Capitale. Sur le Hoen-ho 河澗, affluent rive gauche du Liao-ho. 568.966 h. = **T. S. F.** = Berceau de la dynastie des Ts'ing. Nœud de 5 lignes de chemins de fer. C'est là que se livra, en 1905, la plus grande bataille de la guerre russo-japonaise. Grand arsenal qui a coûté 200 millions de dollars. Aviation. = Tramways électriques au réseau étendu.
2. **DAIREN** (**DALNY**) ou **Ta-lien-wan** 大連灣, près de 300.000 âmes (en avril 1931). Le

1^{er} port ouvert, et le meilleur port de la presqu'île de Liao-tong, **libre de glaces** tout l'hiver. Enlevé aux Russes par les Japonais, auxquels il est cédé à *bail* depuis 1915. C'est le 2^e port de la Chine (après Shanghai). = Vapeurs pour le Japon. = 83 huileries. = **T. S. F.** = Tramways électriques. = Dairen est le centre exportateur de l'huile de pois **soja** 黃豆. C'est le port le mieux *aménagé* et le plus *moderne* de Chine et d'Extrême-Orient. Le commerce y fait des progrès phénoménaux, tant à l'import qu'à l'export.

3. PORT-ARTHUR ou Liu-choen-k'eu (**LÜSHUNKOW**) 旅順口. Ryojun (en japonais). Importante *base navale* au sud de la presqu'île, sur le golfe du Tche-li. **Libre de glaces** tout l'hiver. Pris par le Japon en 1895, et aux Russes en 1904. Cédé à *bail* au Japon en 1915. = **T. S. F.**
4. NIEOU-TCHOANG (**NEWCHWANG**) 牛莊. Le 2^e *port ouvert*, près de l'embouchure du Liao-ho. Il est *gelé* pendant près de 4 mois de l'année. = ING-K'EOU T'ING (**YINGKOW**)

= SINMINFOU (**SINMINFU**), sur le Liao-ho = KIN-TCHEOU (**CHIN-CHOWFU**) 錦州府, sur le "Peping-Liaoning" = FA-K'OU-MEN (**FAKUMEN**) 法庫門, au centre de la province. = FOUCHOEN (**FUSHUN**) 撫順, très importantes mines de *houille* appartenant au Japon: plus de 11.000 Chinois y travaillent. = Tramways électriques. = **T. S. F.**



Pois soja.

營口 est, pour les Chinois, le même port que Nieoutchoang. = Port moderne. Huile de pois soja. = **T. S. F.**

5. NGAN-TONG (**ANTUNG**) 安東. Le 3^e *port ouvert*, près de l'embouchure du Yalou. Magnifique pont construit par les Japonais pour leur chemin de fer de Corée. Grand commerce de *bois*.
6. TA-TONG-KEOU (**TATUNGKOW**) 大東溝. Le 4^e *port ouvert*, à l'embouchure du Yalou.

= *Dairen*, port admirablement outillé. = 5 klm. de quais permettant de charger ou de décharger *en même temps* 35 navires de plus de 5.000 tonnes de tonnage. Équipement moderne. Vaste entrepôt de charbon qui a coûté 10 millions de yens! *Éleveur* de grains, le plus grand de tout l'Extrême-Orient.

Dairen est la "cheville-ouvrière" du Japon en Asie orientale.

Le *Maréchal Tchang Tso-lin* 張作霖 a gouverné la Mandchourie de 1922 à juin 1928. Son fils, le *Maréchal Tchang Hsué-liang* 張學良 lui succéda, jusqu'au 18 septembre 1931.

II° LE KI-LIN (KIRIN) 吉林省, XX° PROVINCE.

Population: 7 millions d'habitants. = **Superficie:** 272.000 kilomètres carrés (la moitié de la France).

Nom: Il vient du nom de sa capitale Ki-lin (**Kilin**).

C'est une grande province (comme le Liao-ning), qui produit beaucoup de *blé*. Elle est située entre les fleuves le Soungari 松花江 au nord et à l'ouest (dont l'affluent est le Nonni-kiang 嫩江), et l'Oussouri (l'Ussuri) 烏蘇里江 à l'est. Au sud, le T'ou-men-kiang 圖們江 la sépare de la Corée. = Les montagnes Tch'ang-pé-chan (Changpai shan) 長白山, *Montagnes Blanches*, la traversent du S.-O. au N.-E. et séparent la Mandchourie de la Corée.

Chemins de fer:

- 1° Moukden (au Liao-ning) à Tchangtchoun (**Changchun**) (chemin de fer du "Sud de la Mandchourie") et à **Kharbine** (chemin de fer de l'"Est Chinois").
- 2° Tchangtchoun à **Kirin** (ligne réalisant de gros bénéfices).
- 3° **Vladivostok** 海參崴, "la Dominatrice de l'Orient", dans la Province Maritime-russe (le port est *bloqué* par les glaces en hiver), à

Soeifenho, Kharbine et ensuite vers **MOSCOU**, la capitale de la Russie soviétique: le "*Transsibérien*", 7.800 kilom.: c'est le *plus long* ruban d'acier du monde.

- 4° **KIRIN** à Heilong (**Hailong**) (300 kil.), inauguré le 1^{er} Juin 1930.
- 5° **KIRIN** à Tunghwa, **Hweining** (en Corée) et Tsingchin sur la mer du Japon, pour lutter avantageusement contre le port russe de Vladivostok.

Villes:

1. **TCHANGTCHOUN (CHANGCHUN)** 長春府, "Printemps éternel", capitale de l'État du [Mandchoukuo.] Exporte beaucoup d'animaux, de haricots et de *tabac* par les ports de Dairen et de Nieoutchoang (Ingkeou). **T. S. F.** Aérodrome.
2. **KI-LIN (KIRIN)** 吉林. Capitale de la province 150.000 h. Sur le Soungari, rive gauche, *région forestière*; mines d'or, fourrures, **TABAC**, construction de navires en bois. = **T. S. F.**
3. **KHARBINE (HARBIN)** 哈爾濱. Sur le Soungari. Le 1^{er} *port ouvert*. Ville magnifique, 263.000 h. (dont 75.000 Russes, en avril 1931). = **T. S. F.** = A l'embranchement des 2 grands chemins de fer directions Moscou, Vladivostok et Moukden. Actuellement 29 *minoteries*, 45 *huileries* de haricots de soja (dont 33 huileries

à vapeur). Commerce (soja et fourrures) avec la Sibérie, l'Europe et les ports du fleuve Amour. Tramways électriques. 1) Aérodrome.

4. **HOEN-TCHOËN (HUNCHUN)** 琿春. Le 2^e *port ouvert*, près de la Corée et de la Sibérie Maritime = **T. S. F.** haricots, blé, bois.
5. **SAN-SING (SANHSING)** 三姓. Le 3^e *port ouvert*, près du Soungari. = Pêche active.
6. **SOEI-FEN-HO (SUIFENHO)** 綏芬河. Le 4^e *port ouvert*, sur la frontière de l'est. **T. S. F.** Terminus de l'"Est Chinois" qui est une partie du "Transsibérien".
7. **LONG-TSING-TS'UEN (LUNGCHINGTUN)** 龍井村. Le 5^e *port ouvert*, près du Toumen-kiang. = **T. S. F.** culture du riz et des haricots.

PÉTOUNA 伯都訥, ville commerçante, au sud du confluent du Soungari et du Nonni. = **NINGOUTA** 寧古塔, au centre, où demeurent les Tartares à la peau de poisson.

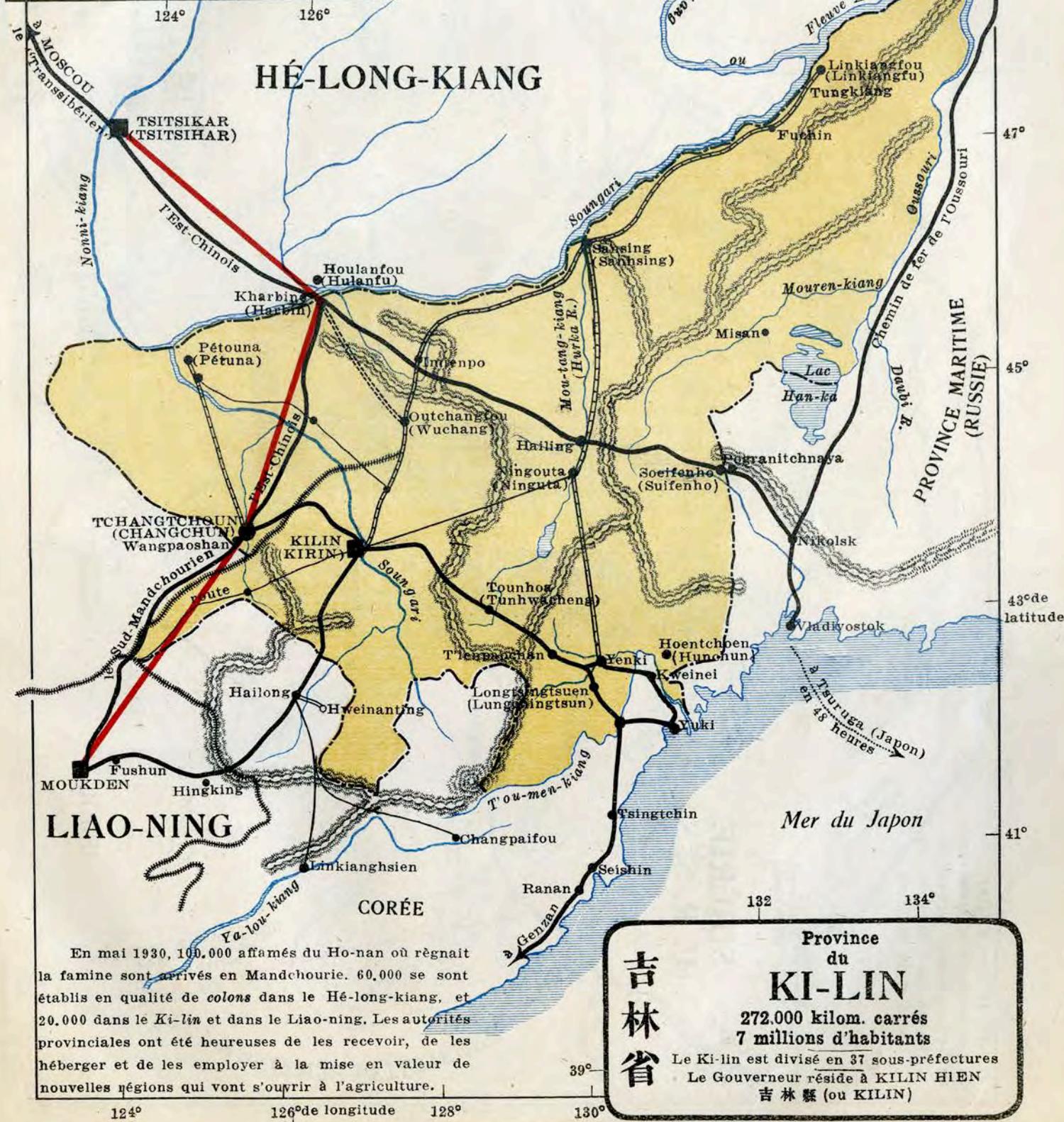
= Mines d'or dans le bassin du Soungari et dans le massif du Pé-chan 白山.

- 1) Le gouvernement du [Mandchoukuo] a *décidé l'électrification* de la Mandchourie. Les 60 compagnies actuelles d'électricité seront fondues en une seule entreprise au capital de 100 millions de dollars. Dans le sud de la Mandchourie, la grande usine de **Fouchun** desservira toute la région. Dans le nord, on construira une grande usine à **Kharbine**.



128° 130° 132° 134°

En janvier 1931, des centaines et des centaines de paysans russes ont émigré en Mandchourie, en traversant le fleuve Amour pris par les glaces. 600 Mennonites allemands se sont réfugiés dans la région de Taheïho. Dépouillés de leurs terres en Sibérie, ils ont fui le territoire de la République des Soviets pour trouver refuge à Kharbine.



En mai 1930, 100.000 affamés du Ho-nan où régnait la famine sont arrivés en Mandchourie. 60.000 se sont établis en qualité de colons dans le Hé-long-kiang, et 20.000 dans le Ki-lin et dans le Liao-ning. Les autorités provinciales ont été heureuses de les recevoir, de les héberger et de les employer à la mise en valeur de nouvelles régions qui vont s'ouvrir à l'agriculture.

吉林省

Province du **KI-LIN**

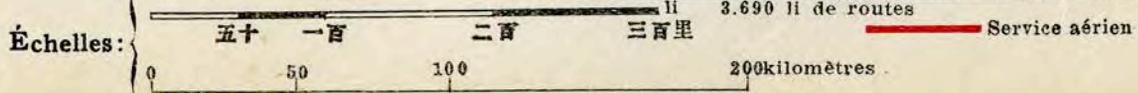
272.000 kilom. carrés

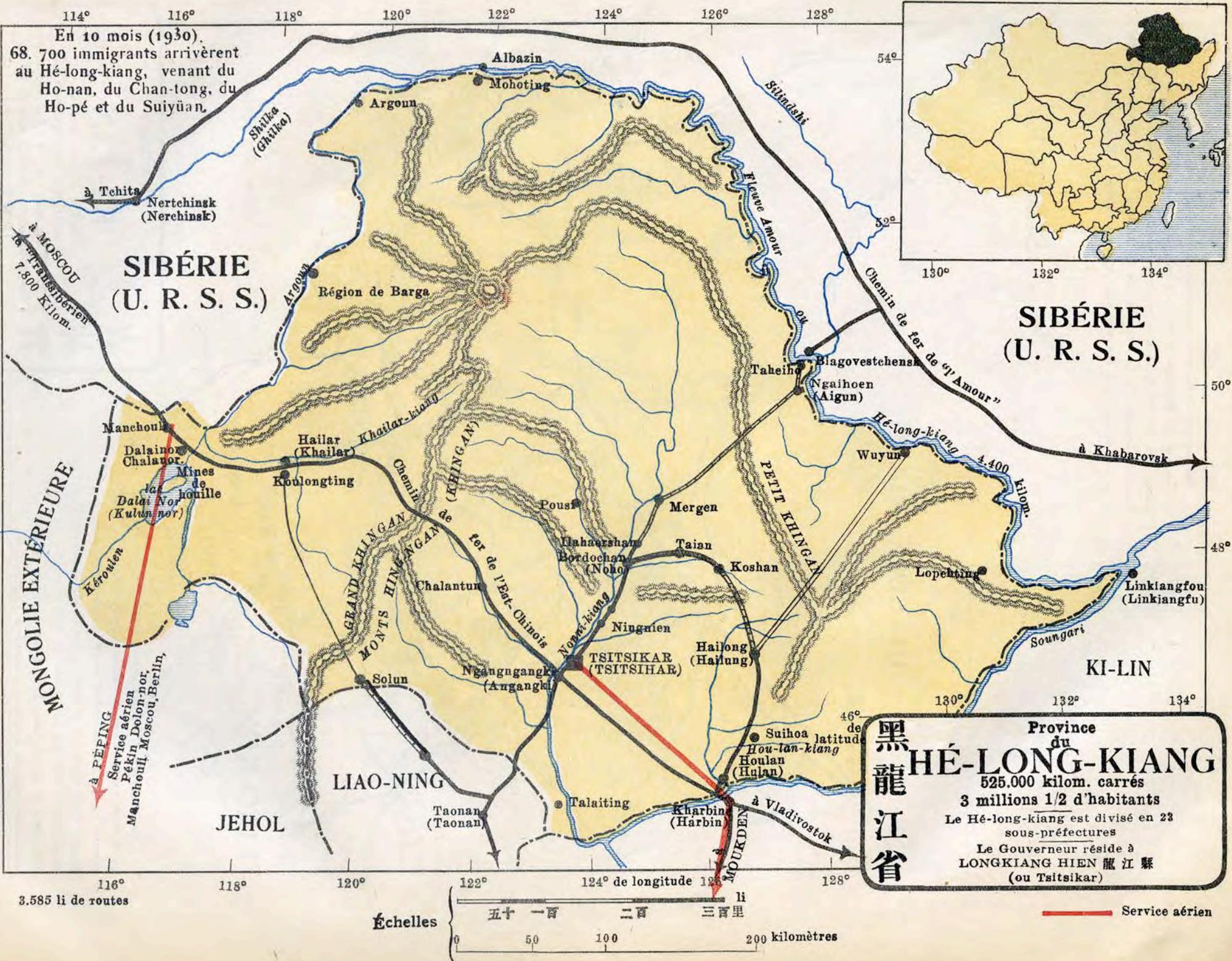
7 millions d'habitants

Le Ki-lin est divisé en 37 sous-préfectures

Le Gouverneur réside à KILIN HIEN

吉林縣 (ou KILIN)





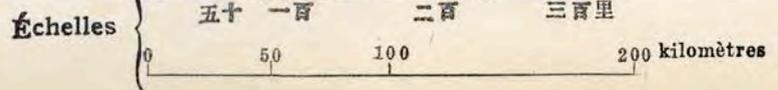
En 10 mois (1930).
 68. 700 immigrants arrivèrent
 au Hé-long-kiang, venant du
 Ho-nan, du Chan-tong, du
 Ho-pé et du Suiyüan.

SIBÉRIE
 (U. R. S. S.)

SIBÉRIE
 (U. R. S. S.)

黑龍江省
 Province
 du
HÉ-LONG-KIANG
 525.000 kilom. carrés
 3 millions 1/2 d'habitants
 Le Hé-long-kiang est divisé en 23
 sous-préfectures
 Le Gouverneur réside à
 LONGKIANG HIEN 龍江縣
 (ou Tsitsikar)

3.585 li de routes



Service aérien

III° LE HE-LONG-KIANG (HEILUNGKIANG) 黑龍江省 XXI^e PROVINCE.

Population: 3.755.000 habitants.

Superficie: 525.000 kilom² (la France a 551.000 k²)

Nom: il vient du *fleuve* Amour ou Hé-long-kiang (**Heilungkiang**), "fleuve du dragon noir", qui forme la limite au nord et à l'est de la province = 4 *rivières* aux vallées fertiles 1) le Soungari, au sud, 2) le Nonni (son affluent), 3) le Kéroulen, appelé ensuite l'Argoun après avoir traversé le lac Dalai Nor (Kulun-nor); 4) le Khaïlar (affluent de l'Argoun) ces rivières sont gelées 5 *mois* par an.

Chemin de fer:

- 1° **Kharbine** (au Ki-lin) à Ngangngangki, Khaïlar et Manchouli (chemin de fer de "l'Est Chinois, Chinese Eastern Railway"), 1.722 k.
- 2° **TSITSIKAR** à Taonan.

3° Houlan à Hailong

4° en construction: **TSITSIKAR** à Mergen et à Aïgun.

Villes:

1. **TSITSI-KAR (TSITSIHAR)** 齊齊哈爾 Capitale Sur le Nonni A 29 kilom du "Transsibérien" Grand commerce d'animaux avec la Mongolie. = **T. S. F.** Aérodrome
2. Ngai-hoen (**AIGUN**) 瑯璦 ou Hélongkiang Le 1^{er} port ouvert Sur le fleuve Amour Commerce avec la Sibérie russe. (fourrures, bois).
3. **HAILAR (KHAILAR)** 海喇爾 Sur le Khaïlar-kiang. De nombreux Mongols y viennent à la V^e lune par dévotion et pour leur com-

merce. — **T S. F.**

4. **MANCHOULI** 滿州里 Le 2^e port ouvert Sur la frontière de la Sibérie. C'est la douane du "Transsibérien", et terminus de l'"Est Chinois" = **T S. F.** Aérodrome.

5 **MERGEN** 墨爾根 Sur le Nonni

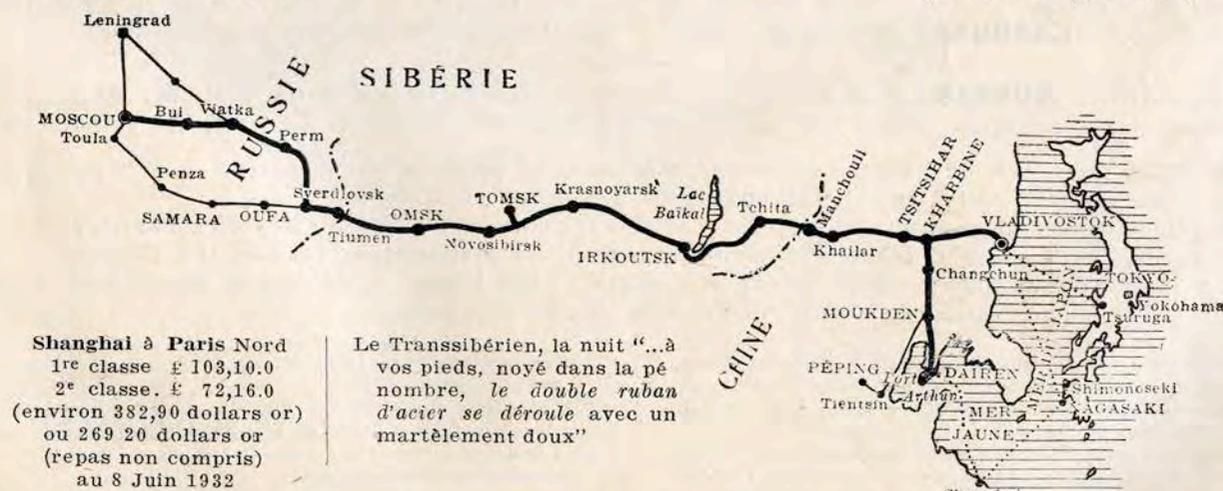
6. **HOU LAN (HULANFU)** 呼蘭府, au sud, près du Soungari, et sur le Hou-lan kiang. = 7) Ngangngangki à l'embranchement du "Transsibérien" vers la capitale.

Productions: = Élevage de nombreux chevaux, ânes, moutons, porcs, etc...

Peaux, fourrures, blé de la vallée du Soungari envoyé aux minoteries de Kharbine (au Ki-lin) le reste de la province est encore peu cultivé. On trouve de l'or dans le fleuve Amour et les rivières. Houille Mines d'argent.

=Le "Transsibérien" traverse le Ki-lin et le Hé-long-kiang. Il va de **Moscou** (la capitale de la Russie) à **Vladivostok** sur l'Océan Pacifique Longueur 7.800 kilom Arrêté par la Grande Guerre de 1914-1918, il roule maintenant régulièrement de **Paris** (capitale de la France) par Berlin (capitale de l'Allemagne), Varsovie (capitale de la Pologne), Moscou, Kharbine, puis à Moukden et à Péping De **PARIS** à **PÉPING** (12.000 kil), on met 11 jours. De *Shanghai* à *Paris*, le billet en 2^e classe, est d'environ 6.700 francs, et le voyage s'effectue en 14 jours Les express "Transsibérien" ne quittent Manchouli pour Moscou que 3 fois par semaine, mais les trains roulent chaque jour entre Kharbine et Manchouli pour rejoindre le "Transsibérien".

1^{er} jour départ de *Shanghai*, 2^e jour, escale à *Tsingtao*; 3^e jour, arrivée à *Dairen* (en 51 heures) départ de *Dairen*, 4^e jour, arrivée à *Tchangtchoun*, départ de *Tchangtchoun*, arrivée à *Kharbine*, départ de *Kharbine*, 5^e jour, arrivée à *Manchouli* (douane frontière), départ de *Manchouli*, 7^e jour, arrivée à *Irkoutsk*, 9^e jour, arrivée à *Omsk*, 11^e jour, arrivée à *Moscou* (Nord), départ de *Moscou* (St Alexandre), 12^e jour, arrivée à *Stolpce* (douane frontière), départ de *Stolpce*, arrivée à *Varsovie*, départ de *Varsovie*; 13^e jour, arrivée à *Berlin*, départ de *Berlin*, 14^e jour arrivée à *Bruxelles*, arrivée à *Paris* (Nord) à 1h.00 p m. (horaire de juin 1932)



Shanghai à Paris Nord
1^{re} classe £ 103,10.0
2^e classe. £ 72,16.0
(environ 382,90 dollars or)
ou 269 20 dollars or
(repas non compris)
au 8 Juin 1932

Le Transsibérien, la nuit "...à vos pieds, noyé dans la pénombre, le double ruban d'acier se déroule avec un martèlement doux"

=Les Japonais ont, en Mandchourie, des intérêts financiers et économiques formidables. plus de 2 milliards de yens (25 milliards de francs) sont engagés par le Japon en Mandchourie, et 2.509 millions de yens dans toute la Chine (dont 156.558 sont investis dans des industries du Chan-tong: filatures de coton, huilleries, mines, etc.) Le chemin de fer "Sud-Mandchourien" a absorbé 800 millions du capital engagé par le Japon pour son expansion en Mandchourie!

XXII° PROVINCE. LE SIN-KIANG (SINKIANG) 新疆省 (La "Sibérie de la Chine").

C'est par *Ouromchi* et Semipalatinsk (en Russie d'Asie) que passera la nouvelle ligne aérienne "Eurasia" Shanghai-Berlin 10.000 kilom. en 6 jours par Nankin, Hsueh, Sian, le Kan-sou et le Sin-kiang



...la soie du Turkestan.
moutons "à l'orgueilleuse fourrure"

On l'appelle aussi **Turkestan oriental** ou Turkestan chinois (bassin fermé du Tarim) = C'est un vaste désert de *sable*, balayé par des *vents* furieux. (Le Turkestan occidental, capitale Tachkend, ou bassin fermé de la mer d'Aral, est une République reconnue par Moscou en septembre 1922)

Population: 2.552.000 h (comme le Soei yuan).

Superficie: immense 1.822.720 kilom carrés. (c'est de beaucoup la plus grande des 28 provinces)

Nom: "nouvelle frontière", annexée à la Chine en 1759, érigée en province en 1882, après la victoire sur les Musulmans.

Bornes: au nord la Sibérie, à l'ouest le Turkestan occidental, au sud l'Inde ou l'Hindoustan à l'Angleterre) et le Tibet, à l'est le Ts'ing-hai (ou le Kou-kou Nor), le Kan-sou et la Mongolie Extérieure

Chemin de fer: plus tard, le "Long-hai" sera prolongé par OUROUMTSI, Ili et Tachkend jusqu'à SAMARA (en Russie, sur la Volga)

Cours d'eau:

- 1) le T'a-li-mou-ho (le **Tarim**) 塔里木河 ou Yarkand-kiang, entre le Koen-luen 崑崙山 au sud et le T'ien chan 天山, "Monts Célestes", au nord. Il a près de 2.000 kilom de longueur, comme le Si-kiang Sa vallée est fertile Source dans les glaciers du Karakoroum 喀喇科隴山脈 au S.-O Il est parfois navigable, mais,

épuisé par les sables et la sécheresse de l'air, il va finir en ruisseau dans le lac Lob Nor 羅布湖;

- 2) L'Ili 伊犁河, qui va se jeter dans le lac Bal khach, lac situé aux confins de la Sibérie et du Turkestan russe

Toutes les rivières du Sin-kiang se jettent dans des lacs sales. = Deux grandes routes pour les caravanes, 1) au nord: de Ilifou (**Ilifu**) à OUROUMTSI, Tourfan, Hami, la Porte de Jade 玉門, Ngansitcheou (**Ansichow**) (au Kan-sou) et LANTCHEOUFOU. — 2) au sud de Kashgar à Yarkand et Tourfan (c'est la route de la Poste).

Villes:

1. OUROUMTSI (**URUMCHI**) 烏魯木齊 ou **Ti-hoa** 迪化 Capitale. La ville "aux 7 portes" Ville riche dans le T'ien-chan ou "Monts Célestes" — **T S F** Aérodrome
2. YARKAND 葉爾羌. La ville principale. Dans une région fertile et agricole. Marché pour l'Inde, la Perse, l'Afghanistan et la Russie, — Cerfs 鹿 célèbres.
3. KACHGAR (**KASHGAR**) 喀什噶爾 Pays

riche. Commerce du *thé* en briques venant de Kalgan (l'ancienne capitale du Tchagar) = **T S F**.

4. ILI 伊犁府 Près de la rivière l'Ili, et sur le chemin de fer russe à Tachkend, Grand marché pour la Russie. = Vallée fertile, forêts, pâturages, vergers, métaux.
5. KHOTAN 和闐 Sur la route du Tibet. Célèbres ruines ensevelies sous les sables.

=TOURFAN (**TURFAN**) 吐魯蕃. A l'embranchement des 2 grandes routes. = HAMI 哈密 Grand fossé pour l'irrigation. C'est une oasis au milieu d'une mer de *sable*. Terribles sables mouvants.

Productions: tapis, jade de Khotan, pétrole, or, soie sauvage, moutons très nombreux (la 1^{ère} province de la Chine), raisin, coton, cuivre, chevaux, tigres à long poil, fourrures.

Les pluies sont malheureusement trop rares pour l'agriculture Il y a 3 catégories d'habitants: 1) les Chinois, 2) les Mongols (ils sont Bouddhistes) et 3) les Mahométans (au sud et à l'ouest)

=La Poste chinoise fonctionne de Péping à Yarkand 7.079 kilom C'est la plus longue ligne postale du monde. Les courriers à cheval effectuent le trajet en 40 jours.

=Les produits du Sin-kiang sont drainés vers la Russie industrielle par les chemins de fer transcaspiens qui l'atteignent déjà Cette province regarde donc vers la Russie, non vers la Chine.

=La prospérité du Sin-kiang dépend principalement de ses exportations. Les marchandises cheminent de 4 à 6 mois avant d'atteindre les marchés de la côte (Shanghai et Tientsin sont les destinations principales).

=Au point de vue économique, cette province, séparée des grands centres chinois par une distance de 3 à 5.000 kilomètres, a toujours été sous l'influence russe; et les

intérêts russes, malgré la présence de quelques étrangers, y sont prépondérants.

=Le Sinkiang commerce avec la Chine, le Turkestan russe et les Indes, où il échange ses produits d'élevage contre les denrées alimentaires, des tissus, des armes. Ce trafic est effectué par caravanes.

=Kachgar était autrefois sur la route de la soie des grandes caravanes de chameaux.

=Depuis juillet 1931, Ouromtsi n'est qu'à 10 jours de Kalgan par autobus.



SIBÉRIE

Depuis juillet 1931, Ouroumtsi n'est qu'à 10 jours de Kalgan par autobus. = Kachgar, autrefois "le chemin de la soie" des grandes caravanes de chameaux

MONGOLIE EXTÉRIEURE

TURKESTAN OCCIDENTAL (ou RUSSE)

NGO-EUL-TAI

Ouliasoutai



à TACHKENT le "Turk-Sib"



OUROUMTSI (URUMTCHI)

42° de latitude

TIEN-CHAN

Tourfan (Turfan)

Kantcheoufou (Kanchowfu)

KAN-SOU

Kachgar (Kashgar)

Yarkand

Aksou

Koucha

Pai-long dunes

Ngansitcheou (Ansichow)

Soutcheou (Suchow)

Yarkand-kiang

Desert de Taklamakan

KOEN-LUEN

TS'ING-HAI

(KOU-KOU-NOR)

INDE

TIBET

En février 1931, plus de 10.000 émigrants Cosaques sont venus s'installer au Sin-kiang qui attirera bientôt les chercheurs d'or. Les Russes rouges ont jeté leur dévolu sur le Sin-kiang. Ils ont construit le chemin de fer le "Turk-Sib." qui leur permet de répandre leurs produits au Sin-kiang et d'exporter les produits chinois = De Kalgan on peut se rendre au Sin-kiang en auto, en passant par Ourga et la Mongolie Extérieure, route contrôlée par les Russes rouges.

新疆省 Province du SIN-KIANG

(Turkestan oriental ou chinois) 1.800.000 kil. carrés (avec l'Altaï du Sud) 2.552.000 h. Le Sin-kiang est divisé en 39 sous-préfectures. Le Gouverneur réside à TIHOA HIEN 迪化縣 (ou OUROUMTSI) 烏魯木齊

78°

82°

86° de longitude

90°

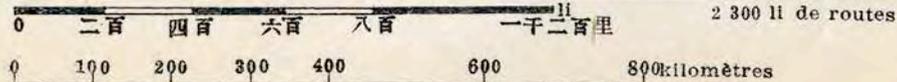
94°

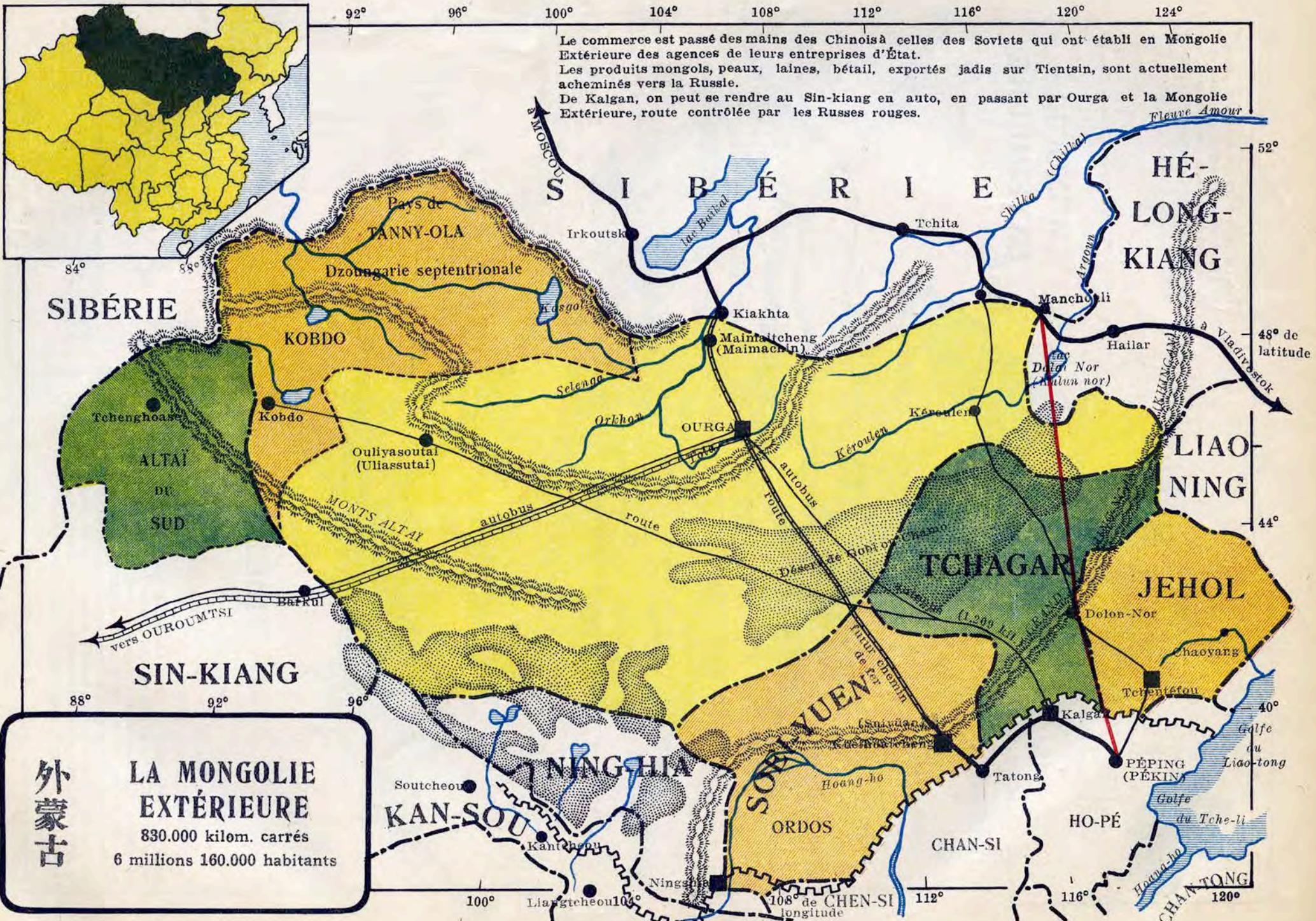
30°

38°

34°

Échelles:

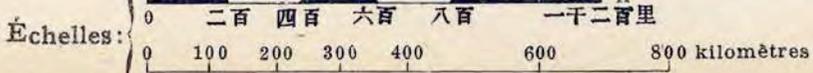




Le commerce est passé des mains des Chinois à celles des Soviets qui ont établi en Mongolie Extérieure des agences de leurs entreprises d'État. Les produits mongols, peaux, laines, bétail, exportés jadis sur Tientsin, sont actuellement acheminés vers la Russie. De Kalgan, on peut se rendre au Sin-kiang en auto, en passant par Ourga et la Mongolie Extérieure, route contrôlée par les Russes rouges.

外蒙古
LA MONGOLIE EXTÉRIEURE
 830.000 kilom. carrés
 6 millions 160.000 habitants

4 550 li de routes et 9 000 li en construction



Service aérien pour l'Europe

LA MONGOLIE EXTÉRIEURE 外蒙古

Depuis le 8^e mois de la 3^e année de la République (en 1914), la Mongolie *Intérieure* n'existe plus. Elle forme maintenant une partie du Kan-sou (au nord), du Soei-yuen, du Tchagar et du Jehol. = En septembre 1925, les princes mongols ont envoyé à Peping une déclaration d'*indépendance*. La Mongolie *Extérieure* est, depuis juillet 1921, sous l'autorité des Soviets de Moscou. Le pays est constitué, depuis juillet 1921, en "*République du peuple de Mongolie*", et a conclu un traité d'union avec l'U. R. S. S. (Union des Républiques Socialistes Soviétiques) le 5 novembre 1921. La Constitution adoptée établit comme organes suprêmes une Assemblée nationale ou grand Khourouldan, et un petit Khourouldan ou Comité exécutif central qui élit les ministres. = Par l'accord sino-russe du 31 mai 1924, le Gouvernement de l'U. R. S. S. a reconnu la Mongolie Extérieure comme partie *intégrante du territoire chinois* et s'est engagé à y "respecter la souveraineté chinoise".

La capitale de la Mongolie, Ourga, désormais connue sous le nom de OULAN-BATOR (ULAN-BATOR), ce qui veut dire "le Géant Rouge", est le point de rassemblement de toutes les forces bolchéviques. Le service militaire est *obligatoire* pour tous les jeunes gens. — Actuellement, la Mongolie Extérieure a 6.160.000 habitants pour une superficie immense qui couvre 830 060 kilom carrés.

Nom: il vient du mot mongol "Mongol", qui signifie "céleste". = **Chamo** 沙漠 signifie "désert sablonneux"

Bornes: au nord la Sibérie (à la Russie), à l'ouest la Sibérie, l'Altaï du Sud et le Sin-kiang, au sud le Kan-sou, le Ning-hia, le Soei-yuen et le Tchagar, à l'est le Liao-ning et le Hé-long-kiang.

Chemins de fer (futurs):

- 1° OURGA à Soei-yuen 綏遠 (au Soei-yuen),
- 2° OURGA à Kin-tcheou (Chinchowfu) 錦州 (au Liao-ning),

3° OURGA à Maimachin et à Kiakhta (en Sibérie russe)

Cours d'eau:

- 1) la **Selenga** 色楞格河, au nord, qui se jette dans le lac Baïkal 貝加爾湖 (le lac le plus profond du monde: 1.523^m) et grand comme la mer Baltique.

- 2) le **Kéroulen** 克魯倫河 (appelé ensuite l'Argoun), l'une des branches de l'Amour (avec la Shilka) = A l'Ouest et au S.-O., les rivières se perdent dans des lacs.

Villes.

1. OURGA 庫倫. Capitale. 70.000 h. Sur la Tola River 圖拉河, sous-affluent de la Selenga. A 1.200 kilom. de Peping Ville sainte, demeure du Bouddha vivant. 13.000 lamas. **Autobus** (les Russes en sont les seuls administrateurs), **T. S. F** La ville est au pouvoir des Bolchévistes depuis avril 1921. En 1930, on comptait à Ourga 600 Européens, la plupart russes
2. OU-LI-YA-SOU-T'AI (ULIASSUTAI) 烏里雅蘇台. Centre de la région des Khalkhas.

3. KOBDO 科布多, à l'ouest. Autrefois, forteresse du gouverneur chinois.
4. MAI-MAI-TCH'ENG 買賣城 Grand marché, en face de la ville frontière russe de **Kiakhta** 恰克阿 thé en briques, médecines. = La grande route séculaire pour le thé en Europe: Pékin, Kalgan, **Ourga**, Maimaitcheng, Kiakhta et la Sibérie, longues caravanes de chameaux. — Les vallées fertiles se trouvent à l'ouest, dans les Monts **Altaï** 阿爾泰山

Productions: = **LAINES**, moutons, chameaux, célèbres *petits chevaux* de Mongolie, *peaux*, fourrures, *feutre* 氈 et *musc* 麝香 Le principal commerce réside dans l'échange avec la Chine: bétail, cuirs, thé, tabac, étoffes, etc.. Le Mongol préfère l'élevage à l'agriculture

Le *Grand désert de Gobi* 戈壁 ou **Chamo** (sables) sépare la Mongolie Extérieure de l'ancienne Mongolie Intérieure. C'est le *plus grand* désert du monde, après le Sahara (en Afrique). = Les habitants sont *nomades* et éleveurs de troupeaux, chasseurs, excellents *cavaliers*, zélés bouddhistes.

= La *Mongolie Extérieure*, en apparence République indépendante, mais en réalité *fief de Moscou* qui la tient sous sa domination politique et militaire, et qui peut de là, par un service considérable organisé d'automobiles d'Ourga à Kalgan, amener à Kalgan, par le désert de Gobi, des soldats, des armes et des munitions en abondance.

= Les Russes poussent *activement*, à travers la Mongolie, la construc-



Tente mongole.

tion d'une voie ferrée d'Ourga vers le Sin-kiang. Raccordé au "Transsibérien" au-delà d'Ourga, ce chemin de fer alimentera un jour ce dernier.

La république mongole *indépendante* est gouvernée par les agents soviétiques. Les Soviets sont en territoire chinois comme s'ils étaient chez eux! (La Revue nationale chinoise, Mars 1931, p. 109).

= Un service de 200 *automobiles* fonctionne entre OURGA et Kalgan. En été, le voyage se fait en 3 jours (\$ 60) au lieu de 4 semaines à dos de chameau) = De Ourga, on envoie de plus en plus les jeunes gens étudier à Moscou.

= En Mongolie, les Soviets ont récemment imposé l'usage de leur *système monétaire*, et usurpé l'autorité judiciaire du gouvernement chinois en établissant des *tribunaux soviétiques*.

LE TIBET 西藏, LA "TERRASSE DU MONDE";

"le mystérieux Tibet".

Le Tibet éveille l'idée de monts titanesques et de lamas mystérieux. (Paul Pelliot, la Haute Asie, p. 1).

Le Tibet est le plus haut plateau du monde: 5.000^m au-dessus du niveau de la mer. Le **Mont Blanc**, en France, qui est la plus haute montagne de l'Europe, a 4.810 mètres. Les voyageurs, récemment encore, appelaient le Tibet la "Terre interdite". Le climat y est très rude, le *froid excessif*; la culture se fait dans les fonds humides.

Population: 3.722.000 h. = **Superficie:** 1.200.000 kilom. carrés.

Bornes: au nord le Ts'ing-hai et le Sin-kiang; à l'ouest l'Inde (Hindoustan), au sud l'Hindoustan (le Népal et le Boutan); à l'est le Si-k'ang, (les Marches Tibétaines). = *Montagnes:* 1) le **Koenlun** 崑崙山 au nord du Tibet; 2) l'**Himalaya** 喜馬拉雅山 au sud, *les plus hautes* montagnes du globe (entre le Tibet et l'Inde); (le **Mont EVEREST 8.842 mètres**, est le plus haut pic du monde), 3) le **Trans-Himalaya**, au nord de l'Himalaya.

Deux routes vers la Chine. 1° LHASA à SINING (au Ts'ing-hai) et à LANTCHEOUFOU, par le Kou-kou-Nor (route du Panchen Lama à Nankin en février 1931). = 2) LHASA à TCHENGTOU par Litang, Patang, KANGTING (TATSIIENLOU) la capitale du Si-k'ang ou Marches Tibétaines); c'est la route du *thé* du Se-tch'oan.

Cours d'eau:

= 6 *Fleuves* y prennent leur source. le Hoang-ho, le Yang-tse-kiang, le Mékong, la Salouen, le **Brahmapoutre** (le fils de Brahma) et l'Indus.

Villes:

1. LHASA 拉薩. Sur le Ki-tchou, affluent rive gauche du Brahmapoutre. Capitale. 50.000 h. C'est la 3^e plus haute ville du monde, à 3.610^m, les 2 plus hautes, Potosi et La Paz, sont en Bolivie (Amérique du Sud). La ville sainte du bouddhisme. Des Anglais la visitèrent en 1904. Le *Potola* est à la fois monastère et résidence du Dalai Lama 達賴喇嘛: 20.000 lamas.
2. CHIGATSE (SHIGATSE) 日喀則. La 2^e ville sainte. Au S.-O. se trouve le monastère de Tchachilembo 札什倫布, résidence du Panchen Lama 班禪喇嘛 (ou "Tashi Lama"), qui contrôle les affaires religieuses.
3. GYANGTSE 江孜. Le plus grand marché du Tibet, où demeure l'agent commercial anglais pour les commerçants indiens.
4. YATONG 亞東, au Sud. La porte de l'Inde. = Jolie ville.
5. GARTOCK 加托克, à l'ouest, près du fleuve Indus. Grandes foires. = Par traité, ces 3 dernières villes sont *ouvertes* au commerce étranger.

Productions: Laine, orge. Dans les steppes 草原, élevage de nombreux animaux, surtout des **YAKS** 犛牛 (espèce de buffles à longs poils et à *queue de cheval*, ils portent les fardeaux), chevaux, moutons, *chèvres* au poil soyeux, *musc* du Tibet et des Marches Tibétaines (voir p. 26, 2^e colonne), *or*. Nombreux animaux sauvages au nord du Tibet. = **Importations:** le **RIZ** vient des Indes, le **THÉ** vient du Se-tch'oan.

= Les **Tibétains** sont d'un *bon naturel*, mais d'une instruction très arriérée. Ils ont des coutumes très différentes des Chinois. Les Tibétains écrivent du haut en bas et de gauche à droite. Sur l'ardoise 石版 à fond blanc, on écrit des caractères noirs! On se sert de branches d'arbres pour écrire. "Voyage au Tibet", par le Dr Ts'ian Hi-pe 蔣希伯 (譯名) 醫學博士, publié dans "La Politique de Pékin" du 1^{er} novembre 1930, p. 1272. Le pays est d'un accès très difficile.

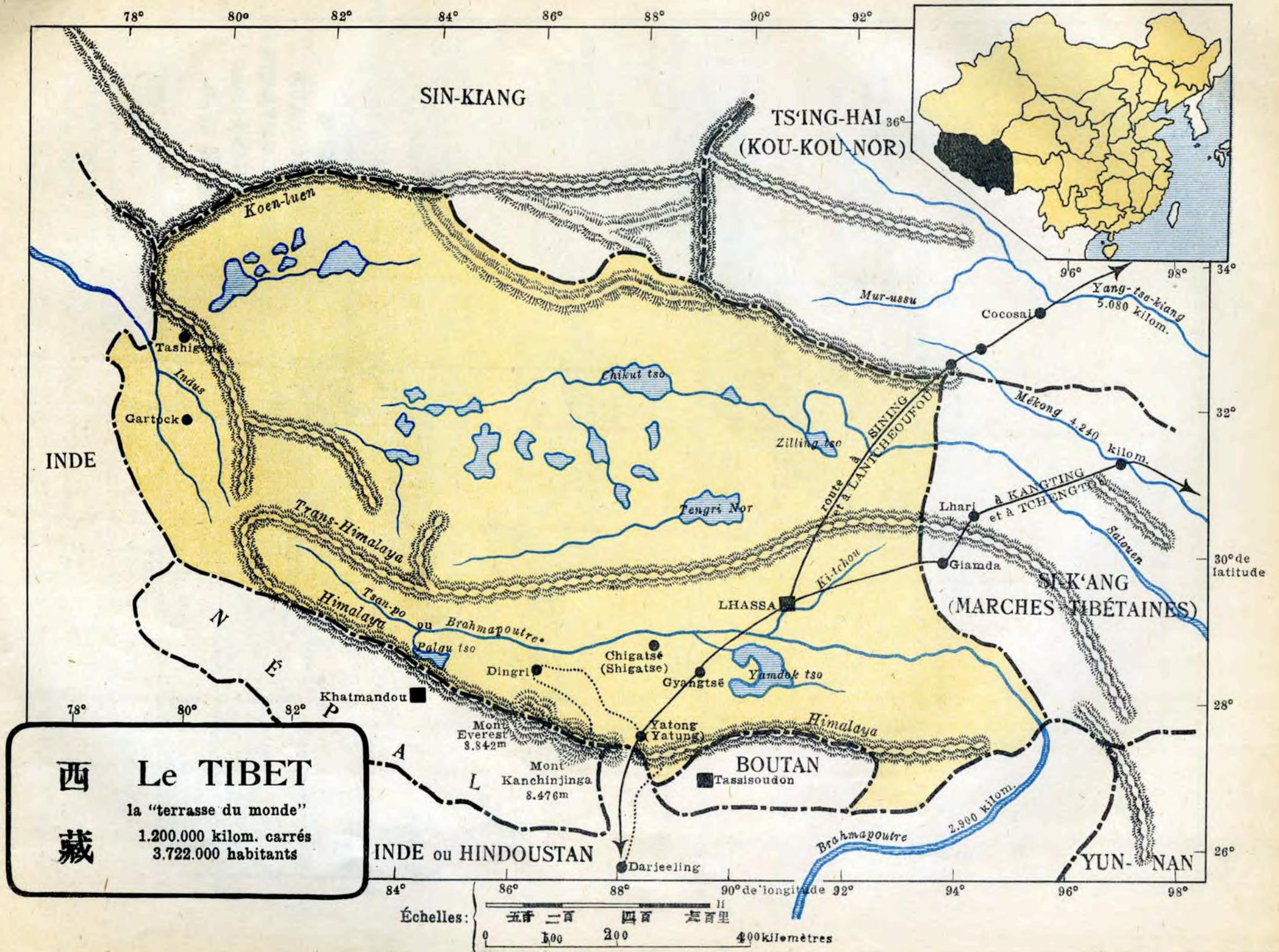
L'**Himalaya** "séjour des neiges", renferme 17 sommets dépassant 8.000^m d'altitude. L'ascension du **Mont Everest** en 1922 fut abandonnée à 8.260^m, les explorateurs anglais se trouvant à cette hauteur dans un état complet d'*épuisement*, bien qu'étant munis de masques à oxygène pour affronter les hautes altitudes, où la raréfaction de l'air leur rendait la marche trop lente et trop pénible. Ils veulent recommencer l'audacieuse entreprise en partant de Darjeeling, au pied de l'Everest, et planter le drapeau britannique sur *la cime la plus haute du monde*. = Le Gouverneur du Kou-kou-Nor réside à Si-ning hien 西寧縣 (voir page 13, 2^e colonne).

= La *population* est divisée en 5 classes: les officiels, les lamas ou docteurs voués au célibat au nombre d'environ 400.000 (soit 1 en moyenne pour 5 habitants), les tributaires, les esclaves et les mendiants. = L'*instruction* ne porte que sur des sujets rituels et mythologiques et n'est donnée que dans les lamaserias.



Le yak porteur.

= Le commerce extérieur du Tibet s'effectue presque entièrement avec les *Indes anglaises* où le Tibet exporte de la laine, des peaux et des cuirs, et d'où il importe des tissus, des vêtements, des denrées alimentaires etc. Ce commerce s'effectue par *caravanes*. Le sous-sol du Tibet serait riche en minerais de métaux divers, et contiendrait notamment des gisements d'**OR**.





LES 46
 PRINCIPAUX
 PORTS OUVERTS
 EN CHINE (1931)
 通商口岸

LES 46 PRINCIPAUX PORTS OUVERTS AU COMMERCE INTERNATIONAL EN CHINE 通商口岸

(D'après THE CHINA YEAR BOOK 1931, page 272).

Les ports sont des *baromètres* 風雨表 de
l'activité économique des pays qu'ils desservent.

- 1) Aïgoun (**Aigun**) 瑗瑯 (au Hé-long-kiang), sur le fleuve Amour ou Hé-long-kiang. (**ouvert** en 1909).
- 2) Amoy (**Amoy**) 廈門 (au Fou-kien). sur le détroit de Formose. (1862).
- 3) Ngan-tong (**Antung**) 安東 (au Liao-ning), sur le fleuve Yalou. (1907).
- 4) **CANTON** (**Canton**) 廣州 capitale du Koang-tong), sur le Si-kiang (la Rivière des Perles). (Oct. 1859).
- 5) Tch'ang-cha (**Changsha**) 長沙 (capitale du Hou-nan), sur le Siang-kiang (qui se jette dans le lac Tongting). (1904).
- 6) Tche-fou (**Chefoo**) 烟台 (au Chan-tong), sur le golfe du Tche-li. (1862).
- 7) Tchen-kiang (**Chinkiang**) 鎮江 (capitale du Kiang-sou), sur le Yang-tse-kiang. (1861).
- 8) Ts'in-wang-tao (**Chinwangtao**) 秦皇島 (au Ho-pé), sur le golfe du Liao-tong. (Océan Pacifique. 1901).
- 9) Tch'ong-k'ing (**Chungking**) 重慶 (au Se-tch'oan), sur le Yang-tse-kiang, au confluent du Kia-ling-kiang. (1891).
- 10) **DAIREN** (ou **Dalny**) 大連 (au Liao-ning), sur le golfe de Corée. (Juillet 1907).
- 11) Fou-tcheou (**Foochow**) 福州 (capitale du Fou-kien), sur le Min-kiang. (1861).
- 12) Hang-tcheou (**Hangchow**) 杭州 (capitale du Tché-kiang), sur le Ts'ien-t'ang-kiang (qui se jette dans la baie de Hangtcheou). (1896).
- 13) **HAN-KÉOU** (**Hankow**) 漢口 (au Hou-pé), sur le Yang-tse-kiang (Janvier 1862).
- 14) Kharbine (**Harbin**) 哈爾濱 (au Ki-lin), sur le Soungari, affluent de l'Amour. (1909).
- 15) Hoen-tch'oan (**Hunchun**) 琿春 (au Ki-lin), près du fleuve le Toumen (qui se jette dans la mer du Japon).
- 16) I-tch'ang (**Ichang**) 宜昌 (au Hou-pé), sur le Yang-tse-kiang. (1877).
- 17) { Kiao-tcheou (**Kiaochow**) 膠州 (au Chan-tong), sur la baie de Kiao-tcheou (mer Jaune). (1899).
{ **TS-ING-TAO** (**Tsingtao**) 青島 (au Chan-tong), sur la mer Jaune.
- 18) Kieou-kiang (**Kiukiang**) 九江 (au Kiang-si), sur le Yang-tse-kiang. (1862).
- 19) K'iong tcheou (**Kiungchow**) 瓊州 (dans l'île de Hainan), près de la mer de Chine méridionale. (1876).
- 20) Kiang-men (**Kongmoon**) 江門 (au Koang-tong), dans le *delta* du Si-kiang. (1904).
- 21) Kieon-long (**Kowloon**) 九龍 (au Koang-tong), devant Hongkong. (1897).
- 22) Lappa (**Lappa**) 拱北 (au Koang-tong), dans le *delta* du Si-kiang. (1871).
- 23) Long-tsing-ts'uen (**Lungchingtsun**) 龔井村 (au Ki-lin), près du fleuve le Toumen (qui se jette dans la mer du Japon). (1910).
- 24) Long-tcheou (**Lungchow**) 龍州 (au Koang-si), sur le Li-kiang, affluent du Yeou-kiang (qui se jette dans le Si-kiang). (1889).
- 25) Long-k'euou (**Lungkow**) 龍口 (au Chan-tong), sur le golfe du Tche-li. (1915).
- 26) Mong-tse (**Mengtsz**) 蒙自 (au Yun-nan), au nord du Song-koï ou Fleuve Rouge. (1889).
- 27) Nankin (**Nanking**) 南京 (capitale de la République Chinoise), sur le Yang-tse-kiang. (Mai 1899).
- 28) Nan-ning (**Nanning**) 南寧 (capitale du Koang-si), sur le Yeou-kiang, affluent du Si-kiang. (1907).
- 29) Nieou-tchoang (**Newchwang**) 牛莊 (au Liao-ning), sur le Liao-ho (se jette dans le golfe du Liao-tong). (1864).
- 30) Ning-pouo (**Ningpo**) 寧波 (au Tché-kiang), sur le Yong-kiang. (1861).
- 31) Pak-hoï (**Pakhoï**) 北海 (au Koang-tong), sur le golfe du Tonkin. (1877).
- 32) San-choei (**Samshui**) 三水 (au Koang-tong), près du confluent du Pé-kiang et du Si-kiang. (1897).
- 33) San-tou-ngao (**Santuaio**) 三都澳 (au Fou-kien), sur la mer de Chine orientale (1899).
- 34) **CHANG-HAI** (**Shanghai**) 上海 (au Kiang-sou), sur le Hoangpou. (Juin 1854).
- 35) Cha-che (**Shasi**) 沙市 (au Hou-pé), sur le Yang-tse-kiang. (1896).
- 36) Sou-tcheou (**Soochow**) 蘇州 (au Kiang-sou), sur le Grand Canal (qui a 1.600 kilomètres). (1896).

- 37) Sien-t'èou (**Swatow**) 汕頭 (au Koang-tong), près de la mer de Chine méridionale. (1860).
 38) Se-mao (**Szema**) 思蒙 (au Yun-nan), au nord du fleuve le Mékong ou Cambodge (qui se jette dans la mer de Chine). (1897).
 39) T'eng-yué (**Tengyueh**) 騰越 (au Yun-nan), sur un affluent de l'Iraouaddi (qui se jette dans le golfe du Bengale). (1902).
 40) **T'IENTSIN (TIENTSIN)** 天津 capitale du Ho-pé, sur le Pé-ho (qui se jette dans le golfe du Tche-li) (Mai 1861).
 41) Wan hien (**Wanhsien**) 萬縣 (au Se-tch'ouan), sur le Yang-tse-kiang.
 42) Wei-hai-wei (Weihaiwei 威海衛 (au Chan-tong), port ouvert depuis le 1^{er} octobre 1930.
 43) Wen-tcheou (**Wenchow**) 溫州 (au Tché-kiang), sur le Ngeou-kiang. (1877).
 44) Ou-tcheou (**Wuchow**) 梧州 (au Koang-si), au confluent du Koei-kiang et du Si-kiang. (1897).
 45) Ou-hou (**Wuhu**) 蕪湖 (au Ngan-hoei), sur le Yang-tse-kiang. (Avril 1877).
 46) Yo-tcheou (**Yochow**) 岳州 (au Hou-nan), sur le Canal reliant le Yang-tse-kiang au lac Tongting (1899).

LES DOUANES MARITIMES CHINOISES 海關.

=Les recettes des Douanes maritimes chinoises, pour l'année 1931, ont été, pour les 6 plus grands ports de Chine (en hai-koan taëls):

1/ Shanghai: Hk. Tls. 124.536.000. (plus d'1 milliard 457 millions de francs).	
2/ Tientsin, Hk. Tls	23.340.000
3/ Dairen	12.448.000
4/ Kiaotcheou et Tsingtao	11.439.000
5/ Canton	11.126.000
6/ Hankéou	9.559.000

Les 85 % des revenus de la Chine sont constitués par les revenus des Douanes: le reste provient de la Gabelle 鹽稅.



La nouvelle Douane de Shanghai inaugurée en décembre 1927.

=En vertu d'un décret de Nankin du 15 janvier 1930, les droits de douane sur les marchandises importées en Chine sont perçus sur la base de l'or, à partir du 1^{er} février 1930. Unité-Or (Custom Gold Unit) = francs français 10, 184. Le Hk. Taël a donc cessé d'être l'unité de calcul des droits sur les importations étrangères. La nouvelle unité or équivaut à 60, 1866 centigrammes d'or pur, et à 40 cents de dollar-or américain.

=Le perception sur la base de l'or des droits de douane à l'importation, a probablement sauvé la Chine d'un désastre financier en 1930 (Rapport des Douanes Chinoises).

51% du commerce de toute la Chine passe par le port de Shanghai.

=Pour comparer ces sommes, il faut tenir compte de la valeur relative du taël. La valeur acceptée dans les statistiques des Douanes maritimes pour le hai-koan taël a été, pour 1930 en monnaie française, 11 fr. 71. — Le hai-koan taël monnaie fictive de compte, est l'unité monétaire en usage exclusif dans les Douanes maritimes chinoises, et dont le cours est fixé au commencement de chaque mois par rapport aux monnaies étrangères.

=Les montant total des recettes douanières (en 1931) a été de Hk. Tls. 248. 314.000. Le service des emprunts extérieurs et des indemnités gagés sur le revenu des Douanes a été fait en totalité. Il en a coûté aux finances chinoises tant en gold units qu'en monnaie locale une somme totale de Sh. Tls. 119.813.009.

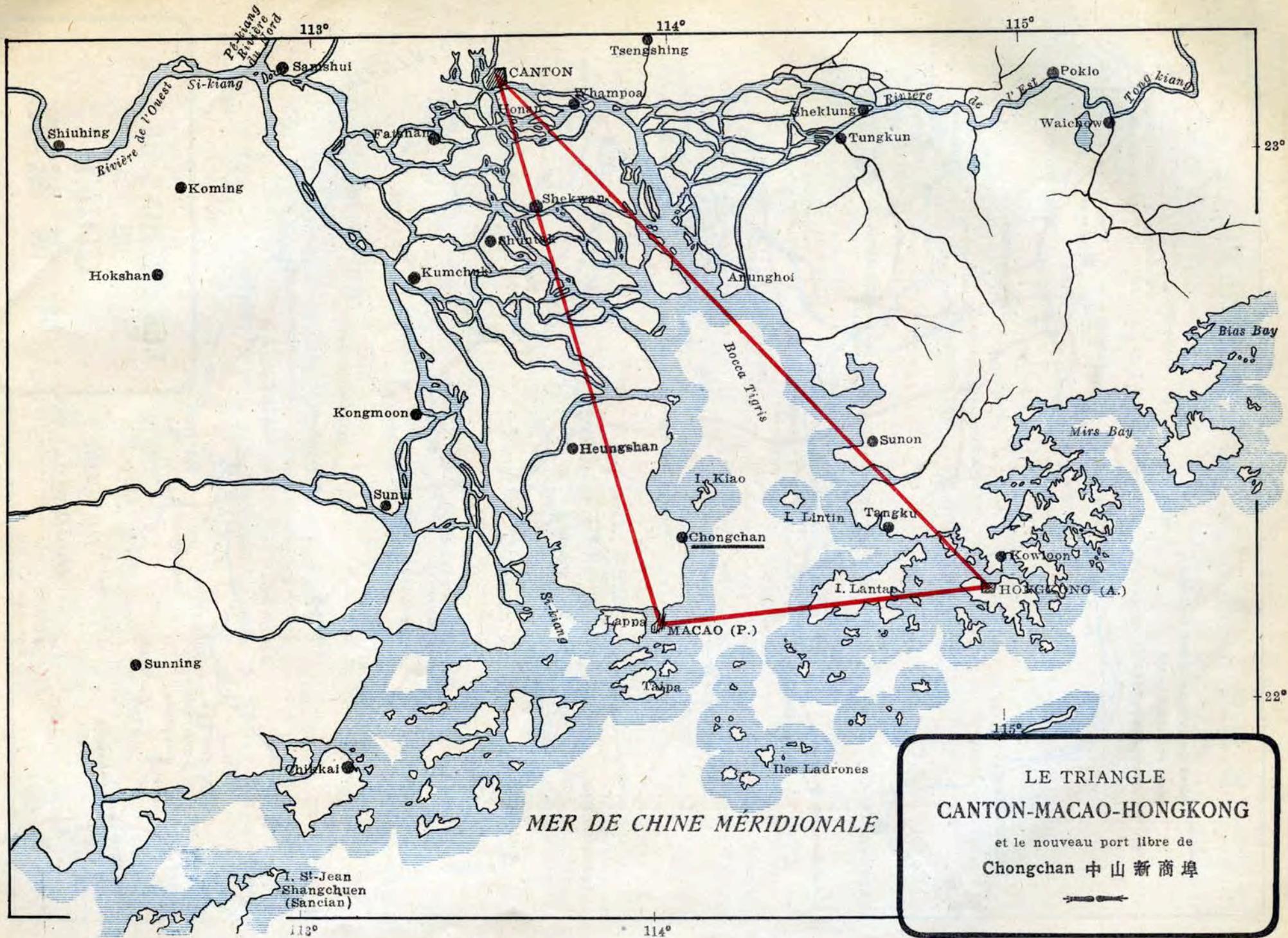
En 1931, augmentation en Hk. Tls. sur 1930:

1. Shanghai	37.892.000
2. Tientsin	10.115.000
3. Kowloon	4.078.000
4. Kiaotcheou	2.258.000
5. Hankéou	2.063.000
6. Canton	1.382.000

Les revenus de la Gabelle 鹽稅 en 1931, sont montés à 165 millions de dollars, "un record" depuis l'établissement de ce service en 1913.

La Revue nationale chinoise 中國國民集誌, Janvier 1932, page 268.

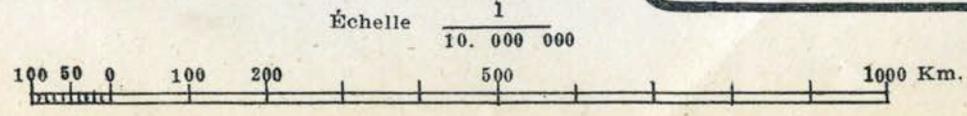
=L'Administration des Douanes a toujours passé pour l'ANCRE DE SALUT des finances chinoises, et dont les recettes servent à GAGER les plus gros emprunts extérieurs. Les Douanes et la Gabelle constituent l'armature des finances chinoises.



à Kharbine et à Moscou
le "Transsibérien" 7.800 Km.



**LES CHEMINS DE FER
DE LA
CHINE
中國鐵路**



LES CHEMINS DE FER DE LA CHINE 中國鐵路

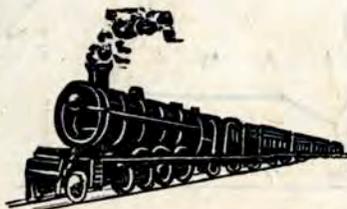
Le rail reste et demeure
la voie royale de transport.

Les trains abolissent la distance: Marseille n'est qu'à
12 heures de Paris (863 kilom.).

La Chine construit actuellement les voies ferrées qui lui permettront d'exploiter ses richesses naturelles et de parfaire son unité politique. Les lignes en exploitation sont estimées, en Mai 1922, à 19.847 kilomètres. Il y a, environ, 3.660 kilomètres en construction et 20.050 kilomètres en projet. Nous ne parlerons ici que des grandes lignes.

- 1) PÉPING (**PEPING**) à HANKÉOU (**HANKOW**), le "PING-HAN" (1.214 kil.), que l'on parcourt par train express en 35 heures. La ligne passe par Paoting (**Pacting**), Tchengtingfou (**Chengtingfu**), Tchangtéfou (**Changtehfu**), franchit le Hoang-ho sur un pont en fer de 3.010^m de longueur, continue par Tchengtcheou (**Chengchow**) et Sinyangtcheou (**Sinyargchw**), et aboutit à Hankéou (**Hankow**) (au Hou-pé), le plus grand port de l'intérieur de la Chine, sur le Yang-tse-kiang. — Les embranchements vers Taokeou (**Tackow**) et Tsinghoatchen (**Tsinghwachen**) (au Ho-nan) desservent quelques uns des plus riches dépôts de houille et de fer du monde.
- 2) PÉPING à Moukden, le "Peiping-Liaoning" (847 kil.). La ligne passe par Tientsin, Chanhaikwan (**Shanhaikwan**), Keoupangtse (**Kowpangtze**), et aboutit à Moukden.
- 3) TIENSIN (**Tientsin**) à Poukeou (**Pukow**), le "TSIN-POU" (1009 kil.). La ligne passe par Tétcheou (**Tehchow**), franchit le Fleuve Jaune, passe par Tsinan (**Tsinan**), Lintcheng (**Lincheng**), Siutcheoufou (**Süchowfu**), Pangpou (**Pengpu**), et arrive aux bords du Yang-tse-kiang à Poukéou (**Pukow**) en face de Nankin (**Nanking**) la capitale de la Chine.
- 4) CHANGHAI (**SHANGHAI**) à NANKIN (311 kil.). La ligne par Soutcheou (**Soochow**), Ousi (**Wusih**) et Tchenkiang (**Chingkiang**). Elle permet d'aller de Shanghai à Péping en 36 heures.
- 5) Shanghai à Hangtchéou (**Hangchow**) (189 kil.) par Songkiang (**Sungkiang**) et Kiashing (**Kashing**).
- 6) Péping à Soeiyouen (**Suiyüan**), le "PING-SOEI" par Tchangkiakeou (**Kalgan**), Tatong (**Tatung**), Soeiyouen et jusqu'à Paoteou (**Pactow**) 818 kil., sur le Fleuve Jaune.
- 7) Tchengtingfou (**CHENGTINGFU**) à Taiyuanfou (**TAIYÜANFU**), le "TCHENG-TAI" (243 kil.). Cette ligne est à voie étroite, de 1^m seulement d'écartement entre les rails.
- 8) Haïtcheou (**Haichow**) à Lantcheoufou (**Lanchowfu**), le "LONG-HAI". La ligne franchit le Grand Canal, passe à Siutcheoufou (**Süchowfu**), Kaifong (**Kaifeng**), Tchengtcheou (**Chengchow**) (où elle coupe à angle droit le "KING-HAN"), Honanfou (**Loyang**) et Chentcheou (**Shanchow**) sur le Fleuve Jaune. Elle continuera par Singanfou (**Sianfu**), Lantcheoufou (**Lanchowfu**), Ouroumtsi (**Urumchi**), Tachkent, et, en 1935 rejoindra le Transsibérien à Samara, sur la Volga (en Russie). Le "Long-hai" aura 1.700 kil. — Il faut savoir que le "PIEN-LO" [de Kaifong (**Kaifeng**) à Honanfou (**Loyang**)] n'est qu'une petite partie du "Long-hai". (voir la carte spéciale du "Long-hai")
- 9) OUTCHANG (**Wuchang**) à Yotcheou (**Yochow**), TCHANGCHA (**Changsha**) et TCHOUTCHEOU (**Chuchow**): le "HUPEH-HUNAN" (417 kil.). De Tchoutcheou, la ligne est prolongée vers le sud: et ainsi, dans un avenir prochain, Péping sera en communication directe avec Canton, la grande métropole du sud, par l'achèvement de la ligne Hankéou (**Hankow**) à Canton: le "Yuëh-han" aura 1.107 kilom. — De Tchoutcheou (**Chuchow**), une ligne va à Pinghiang (**Pingsiang**) (au Kiang-si), où se trouvent les mines de houille alimentant l'arsenal central de Hanyang (**Hanyang**).
- 10) KIAOTCHEOU (**Kiaochow**) à Tsinan, le "KIAO-TSI" (451 kil.). Cette ligne, jadis allemande, puis japonaise, est très importante, parce qu'elle atteint le port de Tsingtao (**Tsingtao**) sur la mer Jaune, et permet de développer les richesses minières de la province du Chan-tong. Elle réalise d'énormes bénéfices.
- 11) WEÏSHIEN (**Weih sien**) à TCHÉFOU (**Chefoo**), sur le golfe du Tche-li, par Longkeou (**Lungkow**) et Tengtcheou (**Tengchow**) (289 kil.). Les travaux de terrassement sont terminés, et 80% des ponts en béton armé sont déjà construits.
- 12) Haïphong à YUNNANFOU (**Yunnanfu**), par Hanoi, Laokay, Hokéou (**Hokow**), Mongtse (**Mongtseu**), Amitchéou et Tchengkian (**Chengkiang**) (859 kil.). Cette ligne est une des plus belles constructions du monde: 3.422 viaducs, ponts et aqueducs, 155 tunnels; elle est à voie étroite de 1^m. — La locomotive arrive jusqu'à Yunnanfou, perché à 1.900^m d'altitude au-dessus du golfe du Tonkin. (voir p. 46).

=Plus tard, des ferry-boats (comme au Danemark et sur les Grands Lacs du Canada et des États-Unis) transporteront les trains, d'une rive à l'autre du Yang-tse-kiang, entre Hankéou et Outchang, et les trains de Péping arriveront directement à Canton. (le P.-L.-M. de la Chine).



=De même, des ferry-boats vont bientôt transporter les trains entre Poukéou et Nankin; et ainsi, sans aucun transbordement, les voyageurs du "Train Bleu" arriveront à Shanghai, de Péping et de Tientsin.

=Une nouvelle décision de Nankin donne le nom de *Kin-Hou Lu* 京滬路 à la ligne de Shanghai-Nankin. (**Kin** capitale, **Hou** ancien nom de Shanghai, **Lu** (Lou) voie ferrée.)

LE CHEMIN DE FER DU YUN-NAN 滇越鐵路航路

(aux sites grandioses 風景之壯麗)

"la ligne du Yun-nan, avec tout son pittoresque... ;
l'une des lignes les plus *audacieuses* du monde".

Réseau de 858 *kilomètres* (dont 394 au Tonkin et 464 en Chine). (De Paris à Marseille il y a 863 kilom.). = Cette ligne, de Haïphong à Yun-nan fou 雲南府, est l'une des plus belles constructions du monde, et les *travaux d'art* y ont été *gigantesques*: 3.422 viaducs, ponts et aqueducs, 155 *tunnels* d'une longueur totale de 17.854 mètres.

— Ce chemin de fer, analogue à celui de Djibouti à Addis-Abeba 784 kil. en 36 heures, (en Abyssinie), sert d'*unique débouché* à toute une région prospère.

— La première locomotive atteignit Yunnanfou le 1^{er} avril 1910.

= **Itinéraire**: Haïphong, le grand port sur le golfe du Tonkin, à **HANOÏ**, Vietri, Laokay (389 kilom.). On entre ensuite dans le territoire chinois à Ho-k'ou (Hekow) 河口. De Hokéou au col de Milati, la ligne suit de nombreux ouvrages d'art. Du col de Milati, la ligne *descend* vers Pi-ché-tchai 壁虱, gare importante desservant la région de Mong-tse (Meigtz) 蒙自 et les grandes mines d'étain 錫 de Ko-kieou 箇舊, puis la gare d'A-mi tchéou 阿迷... (610 kilom.). La ligne *remonte* ensuite par la vallée du Pa-ta-ho 八達河, 或稱懶水江, 或稱烏泥江 et le déversoir du lac de Tang Che jusqu'à Chouei Tang (point culminant de la ligne), où elle atteint la terrasse supérieure du plateau du Yun-nan à 2.025 mètres d'altitude; enfin, la ligne aboutit à la capitale de la province (859 kilom.). Cette dernière section est très fertile, peuplée, et assure au chemin de fer un trafic important.

= La ligne est à *voie étroite* de 1 mètre, les rails en acier de 12^m, et les traverses sont *métalliques*. La ligne est à *voie unique* et à circulation facile. Les trains ne roulent que *de jour*, sauf entre Haïphong et Laokay. Les locomotives sont chauffées au charbon. Le *trajet* de Haïphong à Yunnanfou s'effectue en 3 *jours*, car on passe une nuit à l'hôtel de Laokay et une autre nuit à Amitchéou.

= La ligne pourra plus tard être prolongée jusqu'à Tchongking (**Chungking**) 重慶 (au Se-tch'ouan) qui est un grand port ouvert sur le Yang-tse-kiang.

(**Exportations** par le chemin de fer du Yun-nan: *étain*, plomb, zinc, antimoine, thés, peaux, cires... etc.
(**Importations**: riz et maïs (par suite de la récolte déficitaire), cotons filés, cotonnades, pétrole...etc.

= Recettes de l'exploitation de la ligne Haïphong — Yunnanfou en 1930: 48 millions 630.000 francs. (dépenses 43.780.000 fr.); tonnage commercial 254.427 tonnes; nombre de voyageurs transportés 3.224.352. (Rapport de l'Assemblée Générale du 22 Juin 1931).

Les principales gares de notre ligne au Yun-nan sont:

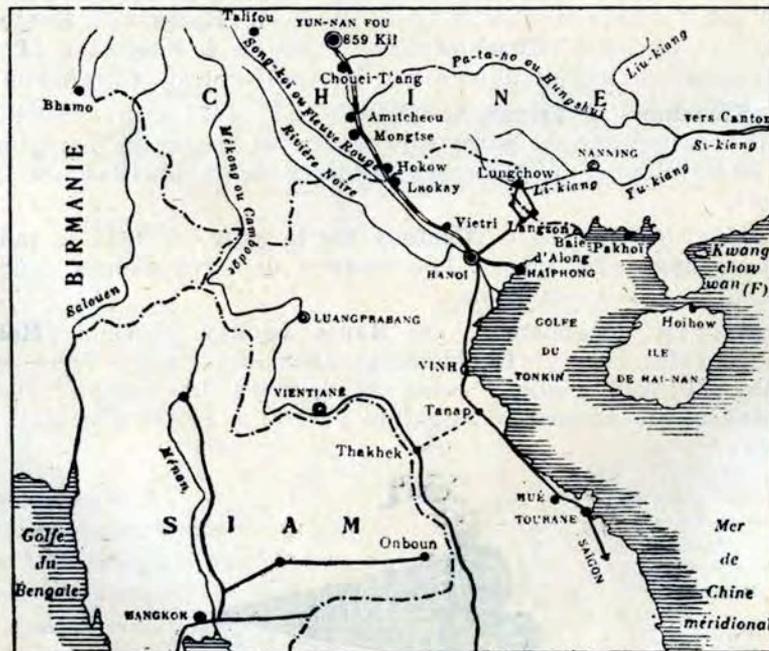
Hokéou Station frontière.

Montseu D'où part un chemin de fer exclusivement chinois, à voie de 0^m,60 aboutissant à Ko-kieou.

Amitchéou desservant la région de Lin-gan.

Pouohi desservant la région de Tong-hai et des lacs.

Yi-léang et Yunnanfou. (Lettre de M. Hilaire, Directeur de la Cie du Yun-nan).



= La section de Tourane à Nhatrang sera terminée en 1934.

= Depuis Octobre 1928, par les grands cars munis de fauteuil, on va de Hanoi à Saigon en 2 jours et 3 nuits.

= En 1929, la piastre d'Indochine est tombée de francs 12,50 à francs 10. Le dollar yunnanais a baissé plus encore: de 3,30 en 1928, à 1,49 en 1929.

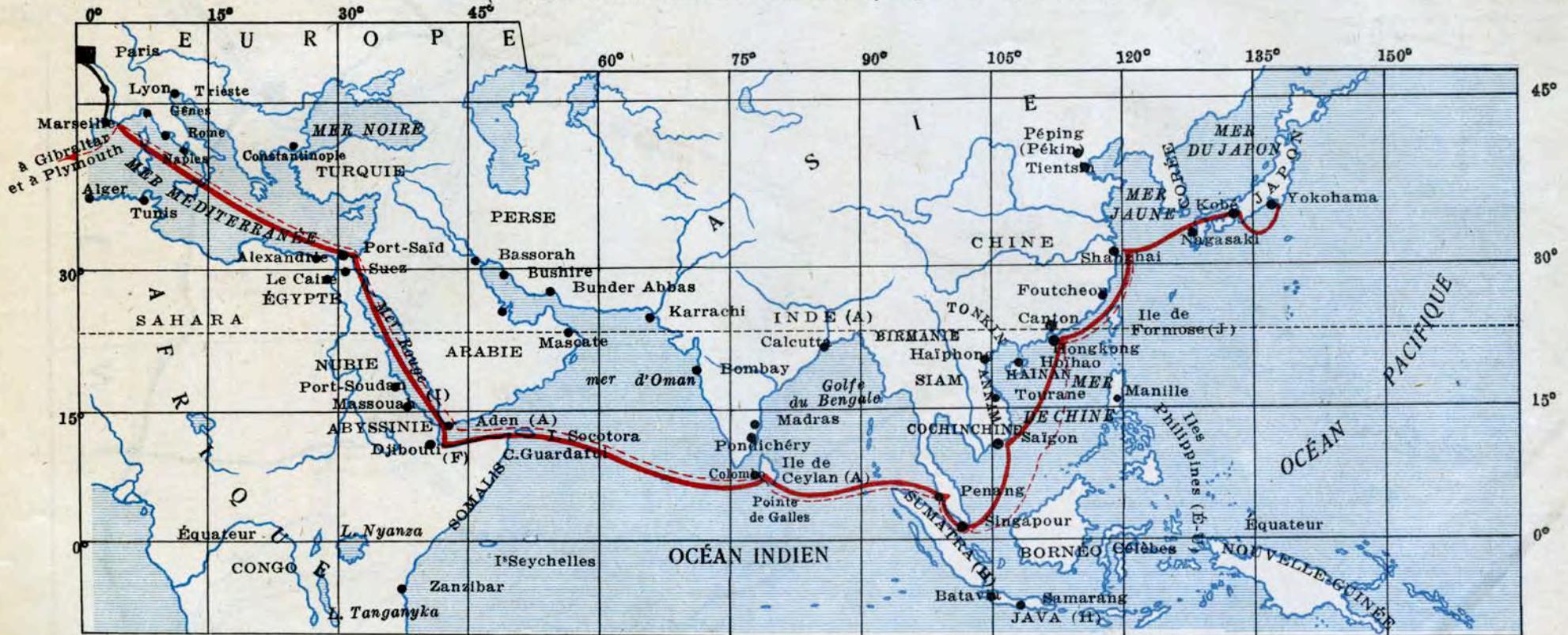
Les escortes n'empêchent pas toujours des voyageurs civils et des militaires débandés d'envahir nos trains en *refusant de payer*.

(Rapport de l'Assemblée Générale du 22 juin 1931, page 4).

Ce chemin de fer est la grande *artère centrale* du Tonkin, et le principal **DÉBOUCHÉ** du **YUN-NAN**.

SHANGHAI À MARSEILLE

par les "Messageries Maritimes, M.M." 16.780 kilomètres, en 34 jours
 par Hongkong, Saïgon, Singapore, Penang, Colombo, Djibouti, Suez et
 Port-Saïd. en 2° classe B. environ £ 61, soit 1.200 francs-or. (au 2 mars
 1932). En juillet 1932, le prix a été porté à £70. = 1.230 francs-or (au 17 août 1932)
 (The Far Eastern Traveller's Gazette, July-September 1932, p. 18).



Marseille-Lyon-Paris 863 klm.

LES MESSAGERIES MARITIMES FONT LE TOUR DU MONDE

		itinéraire de la malle française ———	
		itinéraire de la malle anglaise - - - - -	
Marseille à Port-Saïd	1510 milles	à Hongkong	8.250
à Suez	1597	à Shanghai	9.074
à Djibouti	2881	à Kobé	9.843
à Colombo	5.098	à Yokohama	10.189
à Singapore	6.668		
à Saïgon	7.316		
		87	824
		2.217	346
		648	

(1 mille marin = 1.852 mètres.)

LES GRANDES LIGNES DE NAVIGATION

PARTANT DE SHANGHAI (Avril-Juin 1932) 航路



Le grand port de Shanghai est *desservi* 供役 par de nombreuses lignes de navigation. Nous indiquons ici les principales :

I. — Lignes côtières.

- à destination :
- 1) de TSINGTAO (**Tsingtao**) (dans la province du Chan-tong). Les navires partent de Shanghai 2 fois par semaine, et arrivent à Tsingtao le 3^e jour.
 - 2) de WEIHAIWEI (**Weihaiwei**) (au Chrn-tong), à TCHEFOU (**Chefoo**) (au Chan-tong) et à TIENTSIN (**Tientsin**), (au Ho-pé), où l'on arrive le 4^e jour du voyage. = 3 Compagnies chinoises desservent cette ligne. (De la fin de novembre au début de février, le port de Tientsin est *bloqué* 封鎖 par les glaces, et on débarque alors à Tongkou).
 - 3) de TSINWANGTAO (**Chinwangtao**) (au Ho-pé). Vapeurs de la C^{ie} des mines de KAILLOAN (**Kailan**).
 - 4) de NIEOUTCHOANG (**Newchwang**) (au Liao-ning, Mandchourie), avec *escale* à TCHEFOU (**Chefoo**).
 - 5) de **Dairen** ou **Dalny** (au Liao-ning, au sud de la presqu'île du Liao-tong). La Compagnie japonaise "Dairen Kisen Kaisha" possède 3 navires rapides qui effectuent le voyage en 3 jours (Dairen n'est maintenant qu'à 51 heures de Shanghai). C'est la route la plus rapide pour aller rejoindre le chemin de fer le "Transsibérien" à KHARBINE (**Harbin**), car Dairen est seulement à 11 jours de Paris).
 - 6) de **Nagasaki** (au Japon), 2 navires très rapides de la Nippon Yusen Kaisha effectuent la traversée en 26 heures seulement (comme de Marseille à Alger.) = 2 départs par semaine. C'est la route la plus rapide pour aller Kobé, à Yokohama et à Tokio.
 - 7) de TCHENKIANG (**Chinkiang**) (la capitale du Kiang-sou), à **Nankin** (la capitale de la Chine), à OUHOU (**Wuhu**) (au Ngan-hoei), à KIEOUKIANG (**Kiukiang**) (au Kiang-si) et à HANKÉOU (**Hankow**) (le grand port fluvial du Hou-pé) où on arrive le 5^e jour. Cette importante ligne sur le Yang-tse-kiang est desservie par 3 Compagnies chinoises et 1 Compagnie japonaise. = Les départs ont lieu tous les jours (every day), à minuit de Shanghai et à 9^h p.m. de Hankéou.
 - 8) de NINGPOUO (**Ningpo**) (au Tché-kiang). = 2 Compagnies chinoises. Départs tous les jours, excepté le dimanche. = 12 heures de voyage. La remontée de la rivière est très pittoresque.
 - 9) de FOUTCHÉOU (**Foochow**) (la capitale du Fou-kien). La traversée se fait en 48 heures.
 - 10) d'**Amoy** (au Fou-kien), **Swatow** (au Koang-tong), **Hongkong** et **Canton** (la capitale du Koang-tong), où l'on arrive le 6^e jour. Cette ligne est desservie par les 3 principales Compagnies chinoises, qui sont : China Merchants' Co., Indo-China Co. et China Navigation Co.

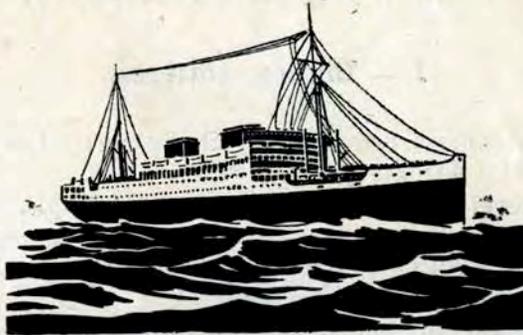
II. — de Shanghai en Europe par le canal de Suez.

- 1) Compagnie des "**Messageries Maritimes**". (M. M.) On fait *escale* à Hongkong, Saïgon, Singapore, Penang, Colombo, Aden, Djibouti, Suez et Port-Saïd. Les 17.000 kilomètres sont franchis en 34 jours. *La malle française* part tous les 14 jours, le samedi. *Le prix total en 2^e classe B est d'environ* £ 61, soit 1.200 francs-or (au 2 mars 1932).
- 2) *Peninsular and Oriental Steam Navigation (P & O)*. C'est la *malle anglaise*, qui dessert Hongkong, Singapour, (Singapore), Penang, Colombo, Bombay, Aden, Port-Saïd, et qui, après avoir *touché* 勾留 à Marseille et à Gibraltar, continue jusqu'à Londres. Avant la Grande Guerre, la *malle anglaise* touchait à Brindisi (en Italie), au lieu de Marseille. = De Marseille, un train spécial part pour Londres, dès l'arrivée de la malle.
- 3) *Nippon Yusen Kaisha*. C'est la *malle japonaise*, qui va de Yokohama à Londres. Elle suit l'itinéraire de la malle anglaise, fait *escale* à Naples, et touche également à Marseille.
- 4) 2 lignes allemandes, dont la principale est le "*Norddeutscher Lloyd*", vont de Shanghai à Gènes, Anvers, Rotterdam, Brême et à Hambourg qui est le plus grand port de l'Allemagne.
- 5) La Compagnie italienne "*Lloyd Triestino*". Les navires (dont 2 très rapides) suivent la route de la malle anglaise; mais après Aden, touchent à **Massouah** (Massowah) (*sur la mer Rouge*); puis, en Italie, à Brindisi en 23 jours seulement et à Venise, avant d'arriver à Trieste 24,25 jours, le grand port italien sur l'Adriatique. = Service de quinzaine depuis décembre 1928.
- 6) La "**Blue Funnel Line**". Service rapide (un samedi sur deux) pour Marseille et Londres.
- 7) Shanghai-Marseille en 47 jours £ 80.15.0, en passant par "les îles de beauté" Bali (4 jours) et Java (9 jours). On emprunte la **Java-China-Japan Lijn**, en coopération avec la C^{ie} **Rotterdamsche-Lloyd**.

III. — de Shanghai en Amérique.

- 1) Par la *malle canadienne*, qui passe par Nagasaki, Kobé, Yokohama, Victoria, et aboutit à Vancouver, après 12 jours de traversée de l'océan Pacifique (Canadian Pacific).
- 2) Par la *malle américaine*, qui touche à Honolulu, et aborde à San-Francisco (aux États-Unis) (Pacific Mail).
- 3) Par le "*Dollar Line*", qui suit la route de la malle canadienne, mais qui aboutit à Seattle (aux États-Unis).
- 4) Par la *malle japonaise*, qui va à San-Francisco, en faisant escale à Honolulu (Nippon Yusen Kaisha),

Note. — Certains touristes, voulant faire une *cure marine* pour rétablir leur santé, aiment à faire le tour du monde en passant par Marseille, à bord d'un "Dollar Line". L'itinéraire est le suivant : Shanghai, Hongkong, Manille, Singapour, Penang, Colombo, Aden,



Le nautonaphte "*Georges Philippi*" (M. M.), 20.945 tonnes, frère du "*Félix Roussel*".

Port-Saïd, Alexandrie, Naples, Gênes, Marseille, Boston, New-York, la Havane, le canal de Panama, Los Angeles, San-Francisco, Honolulu, Yokohama, Kobé et Shanghai. Ce voyage pittoresque autour du monde se fait en 110 jours.

=La China Navigation Co, en juin 1932, avait une flotte de 71 navires, d'un tonnage global de 165.000 tonnes.

=L'Indo-China Steam Navigation Co, en juin 1932, avait une flotte de 33 navires, d'un tonnage global de 89.984 tonnes.

Plus de 50 Compagnies de navigation ont leur Agence ou leur succursale à Shanghai (dont 23 Compagnies possédant de grands paquebots).

Les travaux nécessaires pour rendre le port de Shanghai accessible aux plus gros navires, sont dirigés par la Commission d'Entretien du Whangpou "Whangpoo Conservancy Board" 滬浦局. Ils consistent à draguer plus de 3 millions de tonnes de vase *chaque année*, et cette vase est utilisée pour la récupération annuelle d'environ 500 mous (307.000^{m²}) de terrains. Les conduites (tuyaux) utilisés pour ce travail de récupération atteignent jusqu'à 2.000 pieds de longueur.

—Shanghai est situé sur la rivière le Hoangpou (**Whangpoo**), et c'est la rivière elle-même qui en constitue le port. Le Hoangpou, en réalité, n'est autre chose qu'un *exutoire à marée*, ou une large crique, soumis aux marées de l'immense Yang-tse-kiang.

L'estuaire du fleuve et de la rivière a déjà été considérablement amélioré et approfondi, puisque, depuis le mois de février 1924, les malles française, anglaise, italienne, japonaise, canadienne et américaine remontent jusqu'à Shanghai, au lieu de s'arrêter à Ou-song (**Wcosung**).

—Le "Whangpoo Conservancy Board" prévoit même l'extension des limites du port, pour conserver à Shanghai sa place incontestée de premier port de l'Extrême-Orient.



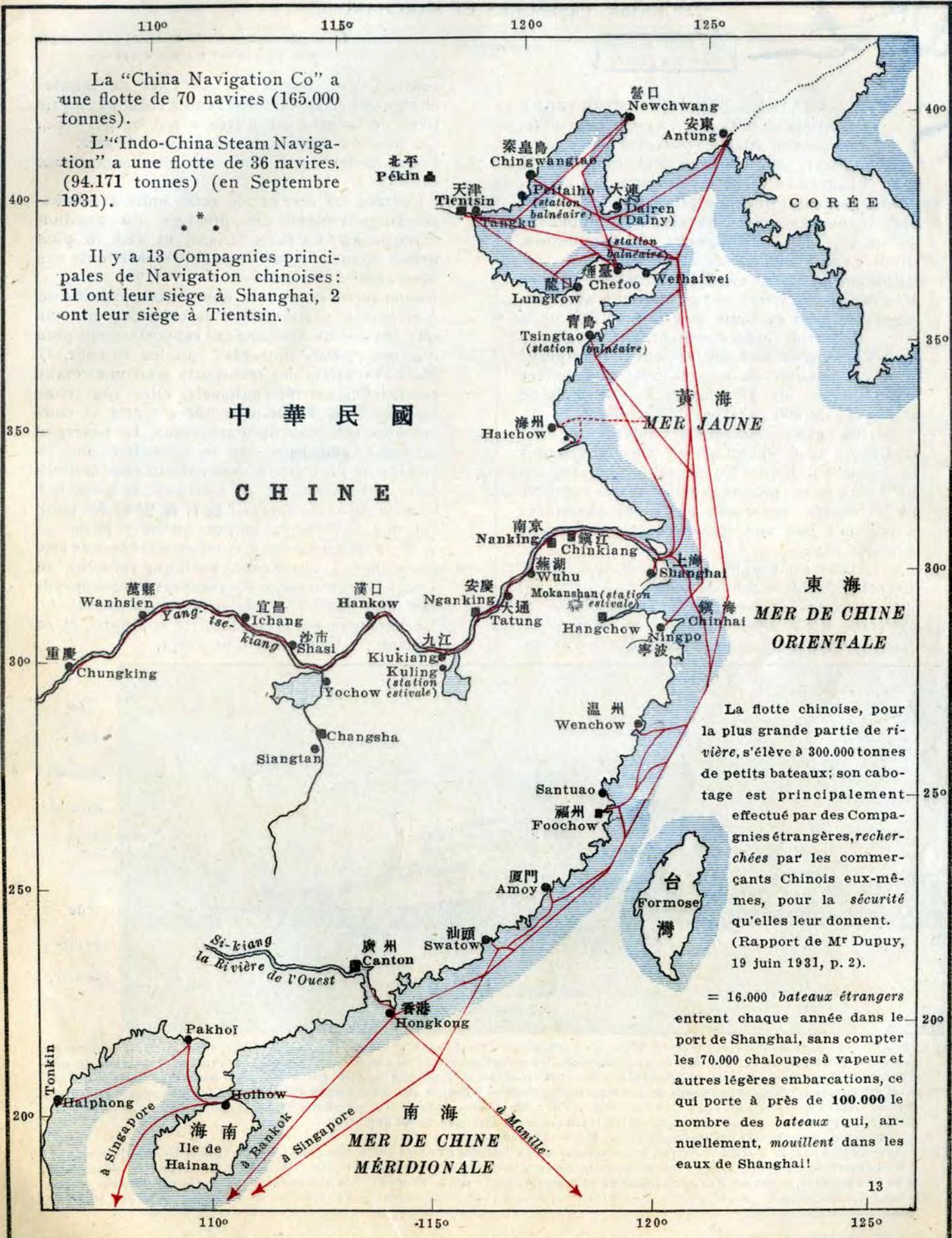
On va donc améliorer la barre du Yang-tse-kiang et le lit du Hoangpou pour augmenter encore le volume de la navigation, qui, pour Shanghai, s'est élevé, en 1930, à plus de 31 millions de tonnes pour les grands navires (deep-sea ships). Le "Président Jefferson" de la **Dollar Line**, le 3 décembre 1930, s'est enlisé à marée basse dans la vase du Whangpou (Hoangpou), et il dut attendre la marée haute pour pouvoir continuer sa route sur Shanghai. Il est donc urgent de *draguer* 挖深 le Whangpou pour les navires dont le tonnage ne cesse de croître. — De 40 à 50 navires arrivent *chaque jour* à Shanghai ou en partent!

CARTE DE LA "CHINA MERCHANTS' STEAM NAVIGATION
ET DE LA "CHINA NAVIGATION Co". 招商局航綫圖

La "China Navigation Co" a une flotte de 70 navires (165.000 tonnes).

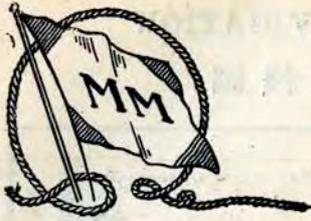
L'"Indo-China Steam Navigation" a une flotte de 36 navires. (94.171 tonnes) (en Septembre 1931).

Il y a 13 Compagnies principales de Navigation chinoises: 11 ont leur siège à Shanghai, 2 ont leur siège à Tientsin.



La flotte chinoise, pour la plus grande partie de rivière, s'élève à 300.000 tonnes de petits bateaux; son cabotage est principalement effectué par des Compagnies étrangères, recherchées par les commerçants Chinois eux-mêmes, pour la sécurité qu'elles leur donnent. (Rapport de Mr Dupuy, 19 juin 1931, p. 2).

= 16.000 bateaux étrangers entrent chaque année dans le port de Shanghai, sans compter les 70.000 chaloupes à vapeur et autres légères embarcations, ce qui porte à près de 100.000 le nombre des bateaux qui, annuellement, mouillent dans les eaux de Shanghai!



LES MESSAGERIES MARITIMES 法國郵船公司

PORTENT SUR TOUTES LES MERS
"COURRIER, PASSAGERS ET MARCHANDISES".

Les M.M. font le
tour du monde.

Le nautonaphte Félix Roussel a accompli
son 1^{er} voyage en mars 1931.

De

SAINT-NAZAIRE, où il a été construit par les Chantiers de la Loire, il a gagné *Marseille*, son port d'attache, puis est parti pour HANGHAI, vers les rives enchantées de l'Extrême-Orient mystérieux...

C'est actuellement l'une des plus grandes et des plus luxueuses unités navales qui sillonnent les mers (163^m de longueur, 24.000 tonnes, tirant d'eau 8^m50, vitesse 16 nœuds).

Ce magnifique bâtiment est doté de *cabines de luxe à balcons particuliers* qui permettent aux passagers de jouir en toute quiétude de l'air de la mer. Construit conformément aux exigences de la Convention de Londres pour la *sauvegarde de la vie humaine en mer*, il peut transporter 196 passagers de 1^{ère} classe, 113 de 2^e, 90 de 3^e et près de 800 passagers d'entrepont.

— Tous les perfectionnements modernes en fait d'aération et de chauffage s'y trouvent réunis de manière à donner au passager l'impression qu'il vit à terre : piscine centrale à eau courante et réchauffée, passerelle entre les cheminées d'où l'on a une vue splendide et entièrement dégagée, etc.

— Ce courrier est équipé avec 2 moteurs Sulzer Diesel à double action de 5.500 C. V. chacun, qui sont lubrifiés avec l'huile Texaco Ursa.

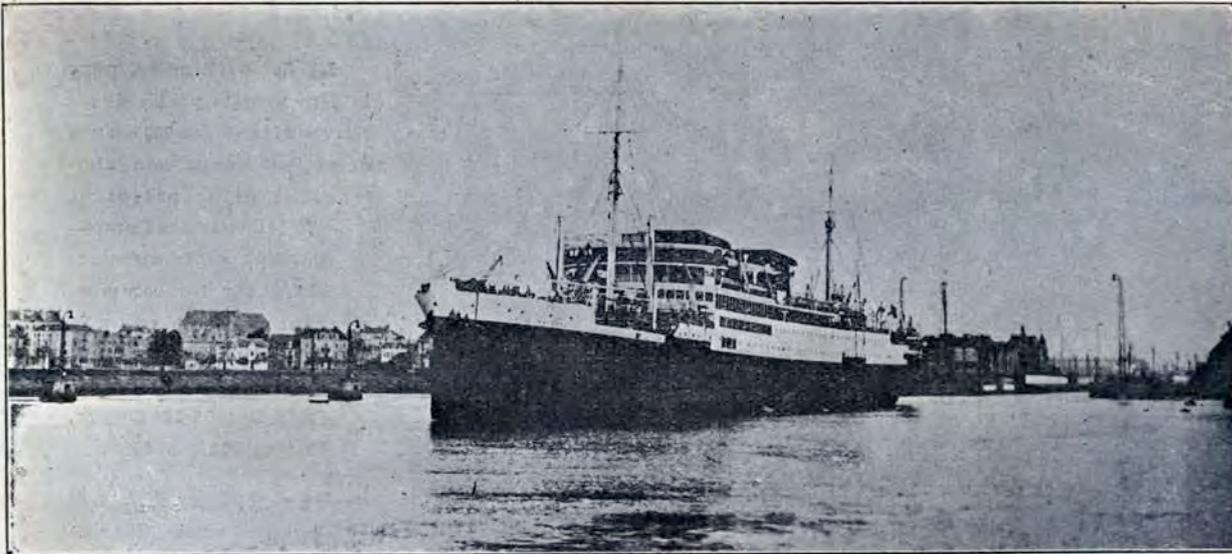
— Arrivées d'air frais variables au moyen de louveres Punkah, gamme très complète d'ascen-

ceurs (d'une course de 18^m) et de monte-charges électriques; toute l'eau à bord, y compris l'eau de toilette est filtrée avant usage, etc.... Ce navire a une excellente tenue à la mer.

Le Félix Roussel est doté du plus somptueux confort.

Bref, l'entrée en service de cette unité a rehaussé singulièrement le prestige du pavillon français en Extrême-Orient, et fait le plus grand honneur à la Compagnie si méritante des Messageries Maritimes.

— Remarquons cependant que les compagnies de Navigation préféreraient de beaucoup n'avoir que des *bateaux moyens* qui rapporteraient plus que ces "palais flottants" qui les ruinent. 1) Mais l'industrie des transports maritimes étant essentiellement internationale, elles sont contraintes à des folies pour lutter contre la concurrence acharnée de leurs rivaux. Le passager moderne **embarque** sur le paquebot qui le conduit le plus vite à destination, sans distinction de nationalité! Il considère le paquebot comme un caravansérail 旅行隊寄宿舍; pour lui, peu importe la langue qu'on y parle. — Il n'y a qu'un moyen d'enrayer cette course aux armements, (course toute pacifique celle-là) : ce serait l'entente entre les compagnies européennes pour limiter la vitesse de leurs paquebots. Le passager en prendrait vite son parti, et sa bourse... y trouverait tout profit.



Le
Félix-
Roussel
sortant
du
port
de
Saint-
Nazaire.

1) Une lutte très âpre se livre entre les différentes Compagnies de Navigation qui desservent l'Extrême-Orient. A la dernière assemblée générale de la "Peninsular and Oriental Steam Navigation Co" tenue à Londres le 10 décembre 1930 sous la présidence de Lord Inchcape, le président a dit: "Je n'ai jamais assisté à une période aussi mauvaise que celle que nous traversons. Nous éprouvons la plus grande difficulté à éviter que les voyages effectués ne se soldent par de lourdes pertes. Notre flotte a parcouru 750.000 milles de moins qu'en 1929; les marchandises transportées ont diminué d'1 million de tonnes; le nombre des passagers transportés a diminué de 50.000!"

Bulletin commercial d'Extrême-Orient, Mars 1931, page 90.

Le 11 novembre 1921, le maréchal Joffre, accompagné de sa famille s'embarqua à Shanghai sur le "Porthos" qui le conduisit à Singapour où l'attendait, pour lui faire terminer son voyage, le croiseur français "Montcalm". Avant de débarquer, il se fit apporter le cahier des réclamations et inscrivit cette seule phrase: "Je me déclare très satisfait de mon voyage à bord du "Porthos". Voilà un précieux compliment qui prouve la parfaite organisation de la Compagnie des M. M.

LES 5 GRANDS PORTS DE LA CHINE 中國五大商埠

en 1930

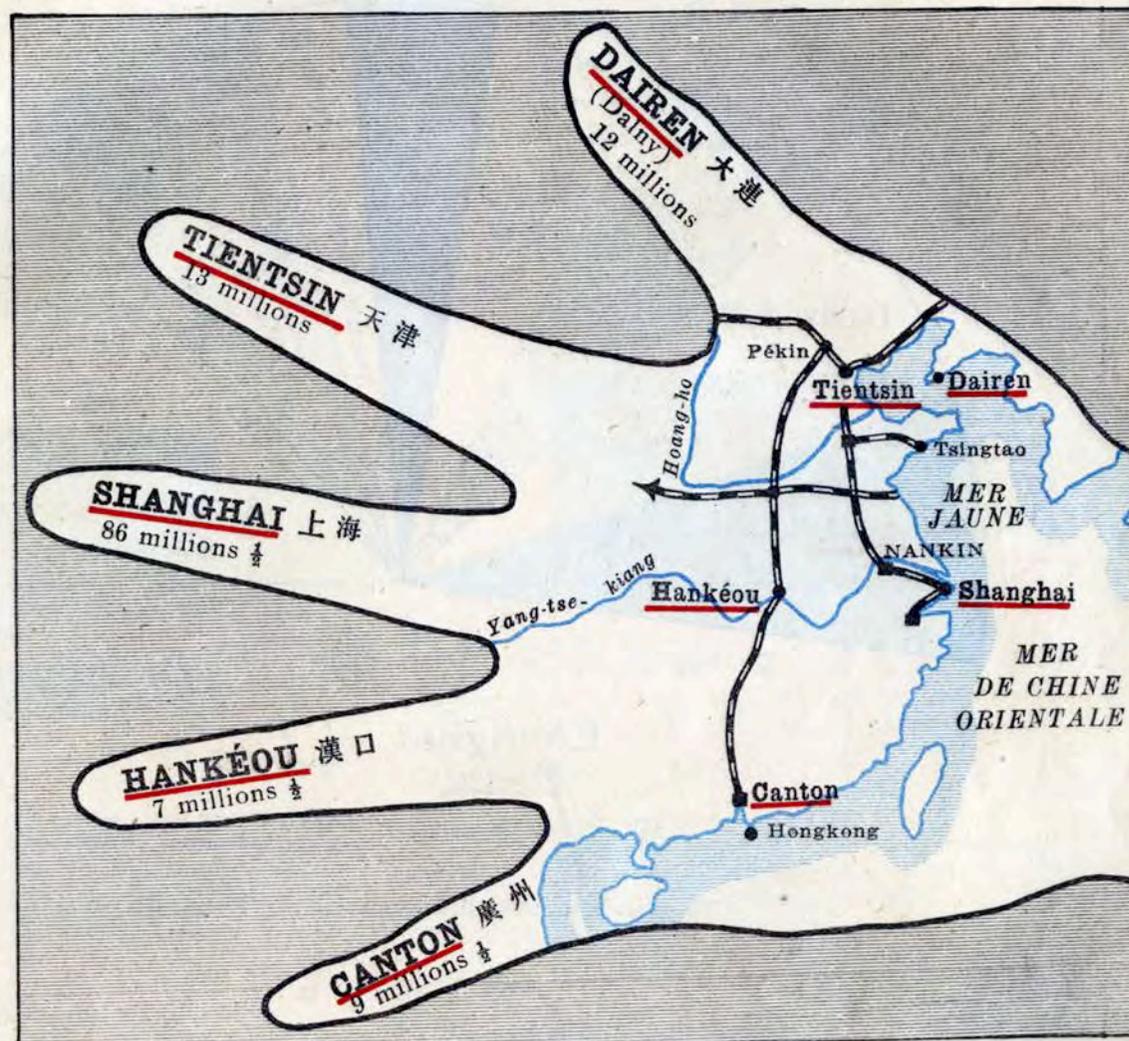
Revenus des Douanes maritimes chinoises en Haikouan Taëls

(1 Hk. Tl. = 11 francs 71).

- 1° Shanghai 47,97 %!
- 2° Tientsin 7,32
- 3° Dairen 6,83
- 4° Canton 5,40
- 5° Hankow 4,15

(Kiaochow et Tsingtao réunis 5,08).

- 1) Shanghai vient d'emblée en tête, et ne fera qu'intensifier son commerce d'année en année. 1)
- 2) Tientsin aura de la peine à se maintenir au 2^{ème} rang que le port de (3) Dairen (mieux outillé, en eau profonde et non gelé en hiver), lui dispute âprement.
- 4) Canton a bondi du 6^e rang au 4^e, grâce à sa réconciliation avec Hongkong; un bel avenir lui est réservé...

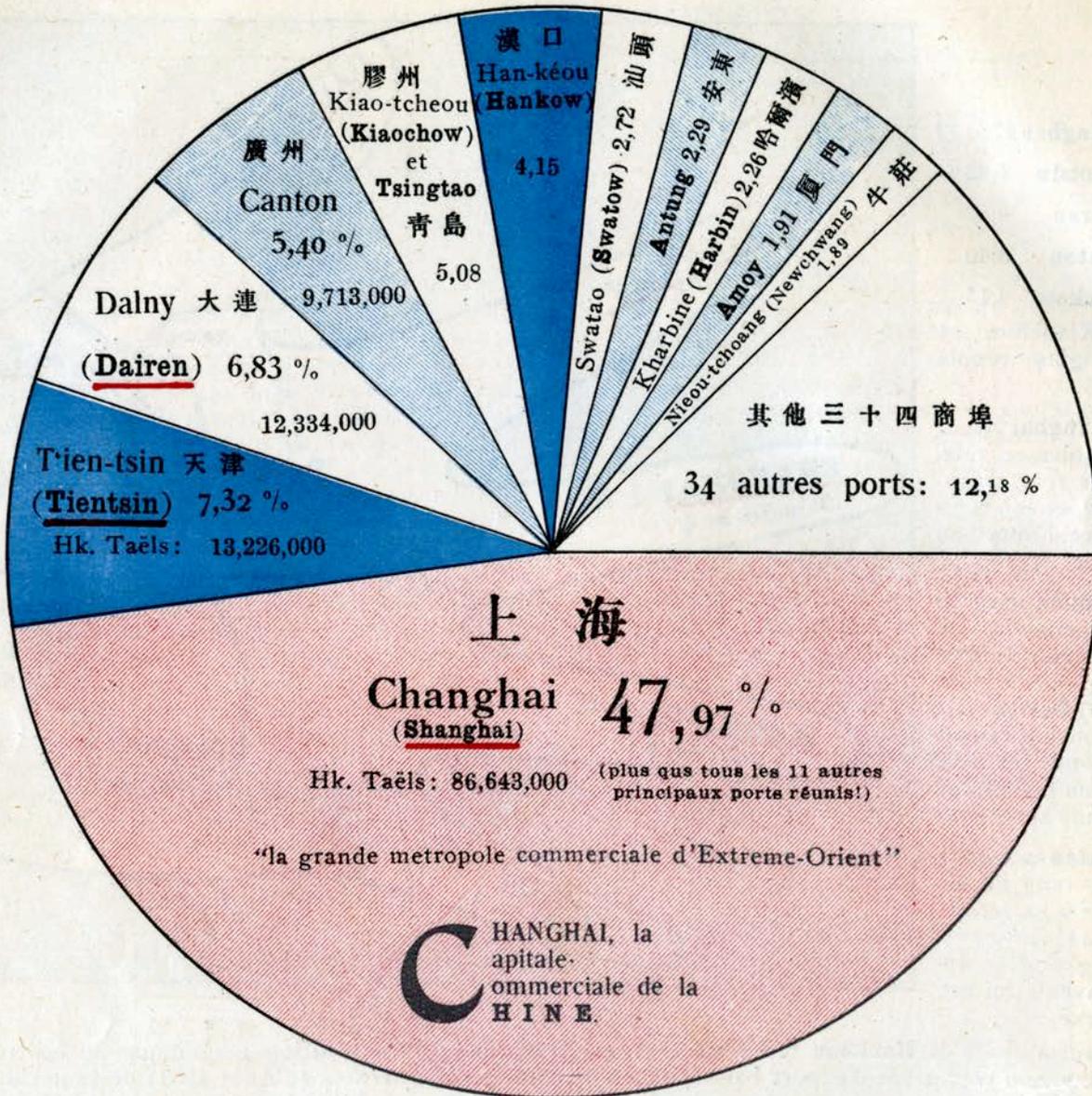


- 5) Quant au port de **Hankéou** qui était le 4^e en 1929, malgré sa position magnifique au centre de la Chine, son commerce d'export baisse, et les *inondations désastreuses* (d'Acût 1931) de toute la région de Wouhan (Ou-han) vont paralyser les exportations pendant de longs mois! M^r Chuang Sung-fou 莊崧甫, président du Bureau de Conservation de la rivière Huai (le Hoai-ho) 淮河, a estimé à 50 millions le nombre des victimes (des sinistrés) des inondations, à nourrir. En effet, la proportion des surfaces inondées a été formidable dans les 5 provinces les plus éprouvées: au Ngan-hoei 70%, au Hou-pé 60%, au Kiang-sou 60% 2), au Hou-nan 40%, au Kiang-si 30% etc. Dans toute la région de Wouhan 武漢, la récolte de thé est perdue, les rizières sont submergées et *tout le bétail a péri!* Pareil cataclysme (semblable catastrophe) ne s'était pas encore produit en Chine. — Le nombre des citoyens qui ont été plongés dans la misère et qui sont exposés à mourir de faim peut être évalué à près de 50 millions, a dit le général-président Tchiang Kia-cheh 蔣介石 dans son télégramme-circulaire à la nation, daté de Hankéou le 2 Septembre 1931.

- 1) = Parfois (comme le 26 mai 1931), 13 bateaux (paquebots) entrent dans le port de Shanghai en l'espace de 24 heures!
- 2) Par suite de l'effondrement d'une partie des digues du Grand Canal, 18 districts incendiés dans le nord du Kiang-sou et 2.400.000 habitants sans logis, principalement à Taichow, Kaoyu, Hsinghua, Tungtai, Yencheng et Yangchow.

REVENUS DES DOUANES MARITIMES CHINOISES EN 1930.

LES 12 PRINCIPAUX PORTS 海關稅課比較圖



En 1930, 1 Hk. Taël =

=En 1930, Revenu total: Haikoan taëls { 180.619.758
(En 1929) „ „ { 152.830.000

11 francs 71.

=En 1930, les Douanes indigènes ont produit 6.547.000 haikoan taëls.

=Les recettes des Douanes chinoises pour 1931-1932 sont estimées à 350 millions de dollars, soit un excédent de 60 millions de dollars par rapport aux chiffres de 1930. (D’après le rapport du ministère des Finances.

=Le budget chinois est en déficit de 280 millions de dollars pour l’année fiscale, par suite des grosses dépenses nécessitées pour le maintien des forces militaires colossales actuelles, et aussi parce que les nouvelles taxes de remplacement des likins n’ont pas encore produit leur plein effet. (Nankin, 17 août 1931).

Changhai, la métropole de la Chine centrale, est de beaucoup le 1^{er} port de la Chine. Cette ville de plus de 3 millions d’habitants est aussi la plus importante de l’Extrême-Orient. (L’Asie Française, Octobre 1930, p. 339.

REPARTITION DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA CHINE.

PAYS DES PRINCIPALES

EXPORTATIONS (en 1930)

運往外洋之主要出產品

D'après ces statistiques douanières, il faut admettre que la suprématie commerciale de la Grande Bretagne (l'Angleterre) en Extrême-Orient est désormais une chose du passé; et c'est un fait dont les conséquences politiques sautent aux yeux. "Bulletin commercial d'Extrême-Orient", Octobre 1930, p. 377.

Japon et Formose 日本 臺灣 24,20%
Hongkong 香港 17,66%
États-Unis d'Amérique 美國 14,74
Grande Bretagne 英國 7,00
Russie et Sibérie 6,19
Pays-Bas 5,02
Corée 4,94
FRANCE 法國 4,77
Allemagne 2,61
Turquie 2,43
Singapore 2,14
Autres pays 8,25

Pour une valeur de Hk. Taëls:
895 millions (seulement)

(soit près de 10 milliards 500 millions de francs.)

— Dans les importations, les **É.-U.** prennent maintenant une place de premier plan, et le recul de l'Angleterre s'accroît chaque année. La Chine subit de plus en plus l'emprise américaine, car elle a besoin de fer et de charbon. La Chine ne consomme en fer et acier que 4 livres par tête contre 1.000 aux É.-U., et en charbon 0,06 de tonnes contre 4,69 tonnes dans la grande République américaine "au drapeau étoilé".

PAYS DES PRINCIPALES

IMPORTATIONS (en 1930)

輸入中國之主要物品

Japon et Formose 日本 臺灣 24,63%
États-Unis d'Amérique 美國 17,50%
Hongkong 香港 16,44%
Inde anglaise 英屬印度 9,95
Grande Bretagne 英國 8,15
Allemagne 德國 5,20
Indes néerlandaises 3,64
Indochine 安南 2,12
Belgique 2,07
Autres pays 10,30

capitale Tokyo, sur l'Océan Pacifique.

capitale Washington, sur le Potomac. (New-York, en août 1930, avait une population de 9.857.772 âmes).

capitale Delhi, sur un affluent du Gange.

capitale Londres, sur la Tamise (8 millions d'h. en avril 1931).

capitale Berlin, sur la Sprée, sous affluent de l'Elbe. cap. Batavia, dans l'île de Java.

cap. Hanoï, sur le Fleuve Rouge. cap. Bruxelles.

= La FRANCE arrive au 11^e rang, après la Russie et Sibérie, pour une valeur de 16.758.000 Taëls.

Pour une valeur de Hk. Taëls:
1 milliard 328 millions

(soit plus de 15 milliards 300 millions de francs.)

— La chute des exportations d'Angleterre. "Si l'on tient compte du changement des prix, les exportations britanniques sont aujourd'hui en volume 82% seulement de ce qu'elles étaient avant la Grande Guerre. Pourquoi cette chute? Parce que l'Angleterre produisant trop cher (les salaires sont très élevés), elle ne peut pas exporter; et ne pouvant pas exporter, elle perd les marchés mondiaux, le marché chinois en particulier. (Conférence de M. André Siegfried, 8 Décembre 1930).

Revenus (recettes)
des Douanes Maritimes
en 1930 :

- Changhai** (au Kiang-sou), près de l'embouchure du Yang-tse-kiang 86 millions 643.000 Hk. taëls.
 2) **Tientsin** (au Ho-pé), près de l'embouchure du Pé-ho (golfe du Tche-li) 13 millions 226.000 Hk. taëls.
 3) **Dairen** (ou Dalny) (au Liaoning, Mandchourie), au sud de la presqu'île de Liao-tong: 12 millions 334.000 Hk. taëls.
 4) **Canton** (la capitale du Koang-tong), sur le Si-kiang, ou Rivière de l'Ouest, 9 millions 713.000 Hk. taëls.
 5) **Kiaotcheou et Tsingtao** (au Chan-tong) 9 millions 181.000 Hk. taëls.
 6) **Hankéou** (au Hou-pé) sur le Yang-tse-kiang, devant Outch'ang, la capitale, 7 millions 497.000 Hk. taëls.

Commerce total
des 10 grands ports
(en 1930) :

- 1) Shanghai 992 millions 409.000 tonnes.
 2) DAIREN 319 millions 772.000.
 3) Tientsin 183 millions.
 4) Canton 111 millions $\frac{1}{2}$.
 5) Kiaochoy et Tsingtao 89 mill.
 6) Antung 74 „
 7) Aigun 67 „
 8) Swatow 56 „
 9) Kowloon 48 „
 10) Hankow 45.293.000

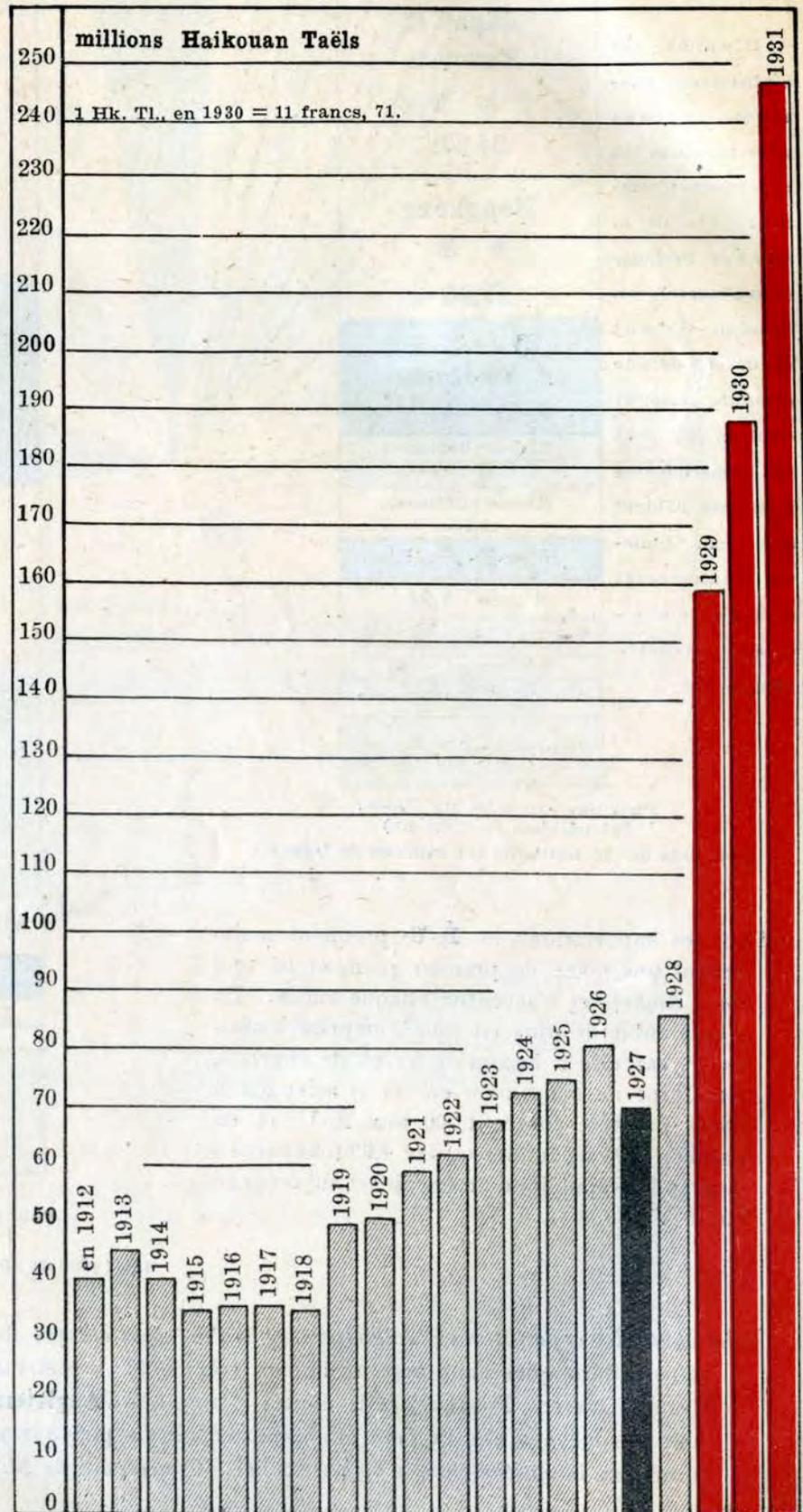
Les 6 grands ports
de la France
(en 1930) :

- 1) *Rouen*, sur la Seine, près de 10 millions de tonnes.
 2) *Marseille*, sur la Méditerranée, 9 millions de tonnes, et 816.000 voyageurs!
 3) *Bordeaux*, sur la Garonne, 5 millions.
 4) *Dunkerque*, sur la mer du Nord.
 5) *Le Havre*, à l'embouchure de la Seine.
 6) *Nantes*, sur la Loire, 2.843.000 tonnes de marchandises entrées et sorties.

REVENUS DES DOUANES MARITIMES CHINOISES

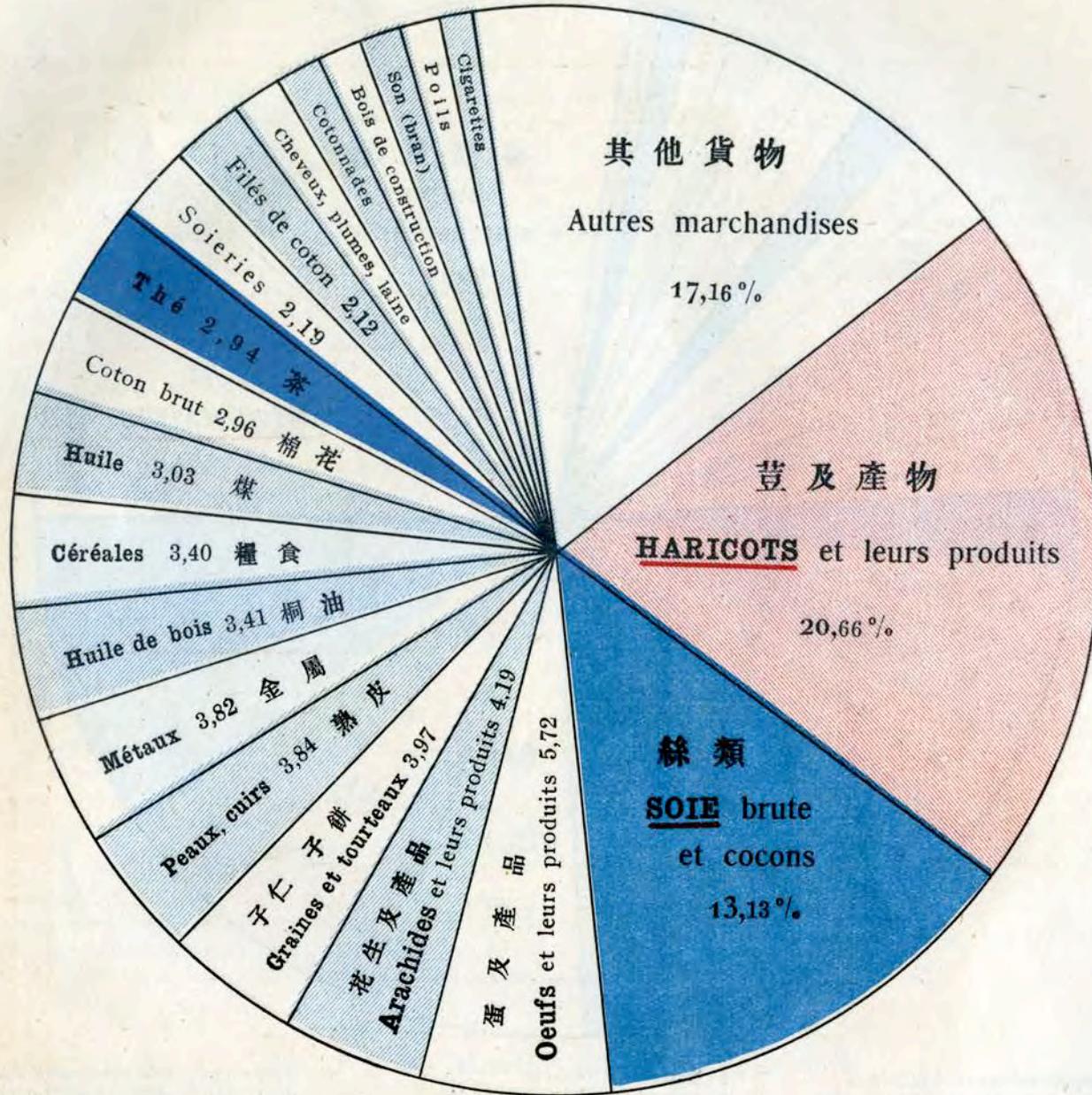
中國海關收入

(de 1912 à 1931).



(1) La chute, en 1927, est due aux événements politiques qui ont rempli cette année.

**PRINCIPAUX ARTICLES
D'EXPORTATION DE LA CHINE, EN 1930.**
中國運往外洋之產品



- Exportations de Chine au :**
- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 1) Japon: 216.855.000 Hk. Taëls. | 4) Grande Bretagne 62.669.000. | 8) FRANCE 42.700.000. |
| 2) Hongkong 158.018.000. | 5) Russie et Sibérie 55.413.000. | |
| 3) États-Unis 131.880.000. | 6) Pays-Bas 44.944.000. | (D'après le Rapport des Douanes maritimes chinoises d'avril 1931). |
| | 7) Corée 44.175.000. | |

Total des exportations en 1930: seulement Hk. Taëls { 894.844.000..... (près de 10 milliards 500 millions de francs).
 en 1929:..... { 1.015.687.000

= { Haricots et leurs produits: Hk. Tls: 184.923.000 (au lieu de 229.744.000 (en 1929).
 = { Soie brute et cocons: „ „ 119.000.000 (au lieu de 165.190.000 (en 1929).

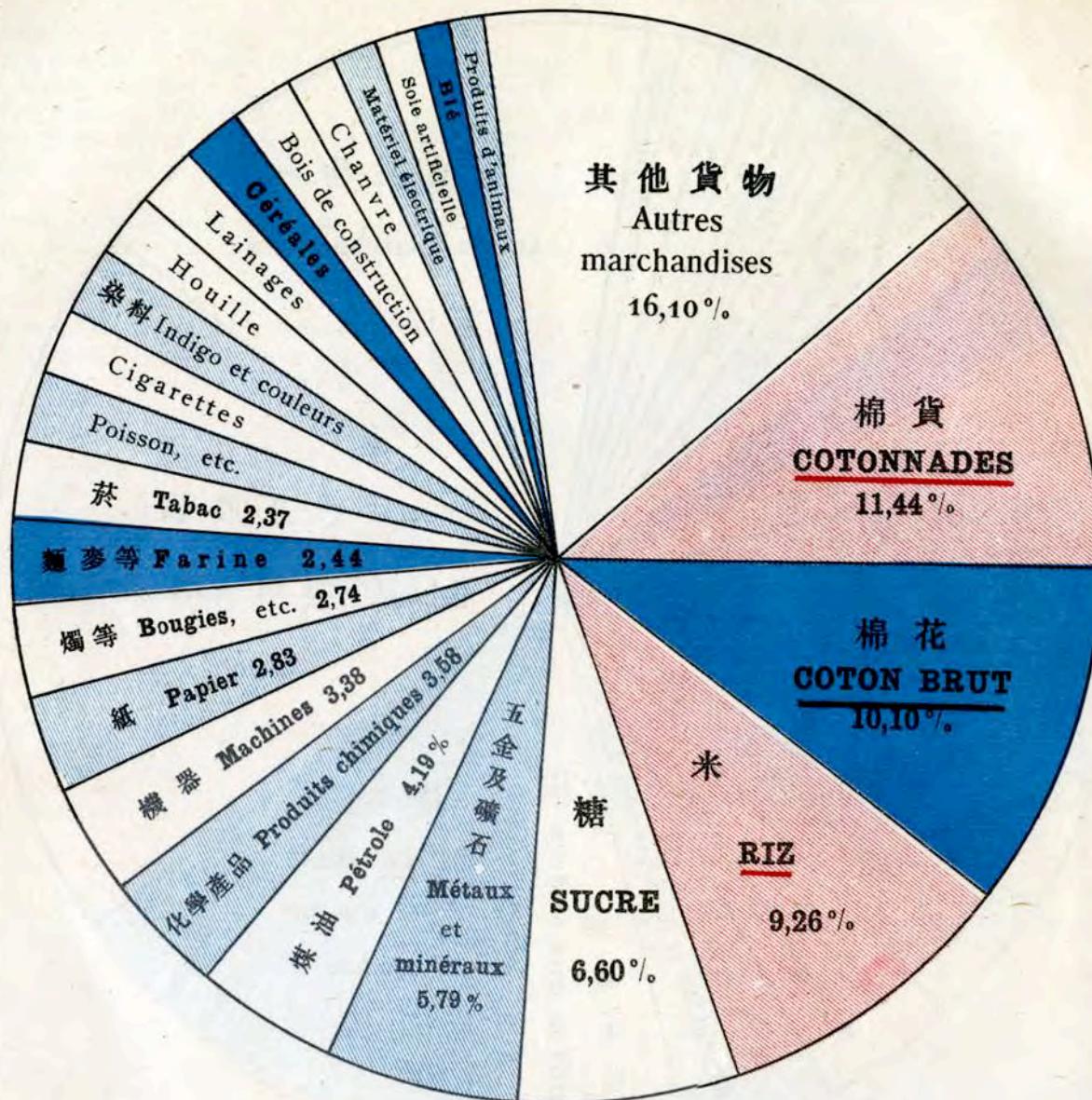
(Les exportations ont donc notablement diminué en 1930).

=La soie et le thé, autrefois les 2 principaux articles d'exportation, perdent chaque année du terrain par suite de la rude concurrence des mêmes produits du Japon et de Ceylan.

=1 Haikouan Taël (en 1930) = 11 francs 71, ou 0,46 en \$ or-américains.

=En 1929, les montants totaux montraient un excès des importations sur les exportations de 171 millions de Hk. Taëls. En 1930, l'excès a été de près de 415 millions; la balance se maintient vraiment défavorable pour les exportations.

**PRINCIPAUX ARTICLES
D'IMPORTATION EN CHINE, EN 1930.
輸入中國之主要貨物**



Importations en Chine du:
 1) Japon pour 322.303.000 Hk. Taëls.
 2) États-Unis 231.524.000.
 3) Hongkong 211.423.000.
 4) Inde anglaise 132.093.000.
 5) Grande Bretagne 107.118.000.
 6) Allemagne 68.799.000.
 7) Indes Néerlandaises 47.450.000.
 8) Indochine 27.831.000.

9) Belgique 27.401.000.
 10) Russie et Sibérie 18.460.000.
 11) FRANCE 16.758.000.

(D'après le Rapport des Douanes maritimes chinoises d'avril 1931).

= "On en arrive à cette constatation déplorable, mais malheureusement vraie, d'une Chine, aux vastes et fer-

tiles étendues de terres des plus productives obligée d'importer, rien qu'en céréales, pour plus de 140 millions de taëls, soit 11% de ses importations, afin de pourvoir à la nourriture de de ses habitants". (Bulletin commercial, d'Extrême-Orient, Novembre 1930, p. 431).

Total des importations en 1930: Hk. Taëls { 1.309.756.000 (plus de 15 milliards 300 millions de francs).
 en 1929: { 1.265.779.000

=Cotonnades Hk. Th. 149.838.808. =Coton brut Hk. Th. 132.265.669. =Riz Hk. Th. 121.234.193.
 =1 Haikoang Taël (en 1930) = 11 francs 71, ou 0,46 en \$ or-américains.

La Chine est actuellement le marché le plus important du monde pour l'indigo 染料.
 = "80% du charbon utilisé dans les usines de Shanghai est importé du Japon ou de l'Indochine" (Discours du Dr H. H. Kung 孔祥熙 ministre de l'Industrie, 28 Janvier 1931.
 = Remarquons l'augmentation considérable du riz, de la farine et du blé (marchandises de première nécessité), que la Chine demande de plus en plus à l'étranger.

"Nous sommes fiers toujours de ce que notre pays soit agricole; mais, en 1929 et en 1930, nous avons importé des céréales d'une valeur de 134 millions et 143 millions de taëls, et du sucre d'une valeur de 86 millions et 90 millions

de taëls". Discours du général-président Tchiang Kai-seh (Chiang Kai-chi) 蔣介石 à l'ouverture de la Convention Nationale de Nankin, le 5 Mai 1931.

LA GRANDE STATION DE T. S. F. (télégraphie sans fil) de Chenju 眞茹.

Chenju est situé à 10 kilom. de Shanghai, sur la ligne de chemin de fer Shanghai-Nankin.



Inaugurée le 6 décembre 1930.

Elle comporte 3 transmetteurs (2 américains et 1 français) à ondes dirigées.

Shanghai, aux 3 millions 500.000 habitants, et véritable centre d'affaires en Chine est devenu le grand centre de T. S. F. — Le contrat avec le gouvernement national chinois fut signé en mars 1929, et en moins de 8 mois, la construction des bâtiments, des pylônes de 80^m de hauteur, l'installation des antennes et tous les travaux de montage étaient terminés.

L'équipement du poste français comporte :

- 1) une station complète de *transmission* à ondes courtes, installée à Chen-ju 眞茹 ;
- 2) une station de *réception* installée à Liu-Hong 留行 ;
- 3) un *bureau central radioélectrique* installé au centre de Shanghai, dans le Sassoon 沙遜 Building, sur le Bund.

Toutes les opérations d'émission et de réception se font à distance du *bureau central* qui est relié par des câbles spéciaux avec les 2 postes. Dans le poste français, pour l'émission et la réception, on utilise les antennes à faisceau du type Chireix-Mesny adoptées par S^t-Assise (en France), Saïgon (en Indochine etc...) = L'ensemble du poste de Shanghai permet le travail en dupleix avec Paris ; c'est-à-dire la transmission et la réception *simultanée*. Toutes les opérations se font automatiquement.

Voyons comment s'opère la liaison directe **PARIS-SHANGHAI** : Paris *envoie* les signaux ; ils sont *reçus* par la station réceptrice de Liu-Hong, y subissent l'amplification et le redressement nécessaire, puis sont *envoyés* par câbles au bureau central (Sassoon Building) où ils actionnent directement les appareils-imprimeurs. Ainsi les télégrammes reçus de France sont directement et automatiquement **imprimés**, non plus en alphabet télégraphique, mais en **lettres françaises ou anglaises**. — La vitesse de transmission et de réception automatique peut atteindre près de 200 mots *par minute*.

Le contrat avec la "Radio-France" a prévu aussi l'acheminement par la France des télégrammes à destination de tous les autres pays d'Europe, excepté l'Allemagne.

Les télégrammes acheminés par la communication Paris-Shanghai doivent porter la mention non taxée "Voie Radio-France", et sont taxés à 16 francs par mot pour **toute** la Chine (Bulletin de la Chambre de commerce Franco-Asiatique, mai-juin 1931, p. 4).

— A l'inauguration de la station de Chenju, M. Koechlin, ancien Consul Général de France disait : "...La technique française seconde efficacement le bel effort que déploie une République amie dans la création d'un outillage indispensable à toute nation moderne".

Après la cérémonie officielle, M. Aristide Briand parla de Paris avec M.C.T. Wang, Ministre des Affaires Étrangères de la République Chinoise. "La Politique de Pékin" 13 décembre 1930, p. 1476.

Radiogrammes Circuit direct :

SHANGHAI - Paris - Saïgon - Amérique - Pays d'Europe - Iles Philippines - Indes Néerlandaises - Hongkong - Birmanie - Perse - Afrique. Service mondial de T. S. F. sûr et rapide. "Chinese government radio administration" - Sassoon Building.

LA T. S. F. MARITIME 海上無線電報.

Afin de protéger les navires chinois contre les *pirates* et de les avertir des *typhons*, le Bureau national de la garde des côtes de Chine a fait installer (en 1929) des postes de radio à ondes courtes à Shanghai (East Saddles), à Kanmeng 江門 (Kongmoon), à Amoy et à Chenmeng 欽門. Le poste de **T.S.F.** à Shanghai annonce les variations météorologiques, et établit la communication *directe* avec les navires chinois en mer, qui sont munis d'appareils de **T.S.F.** Déjà, près de 200 navires chinois profitent de cette utile innovation. Des postes de **T.S.F.** seront aussi construits le long de la côte nord de la Chine, et ainsi une chaîne sans fin d'ondes messagères établira une liaison constante et immédiate.

Les *Signaux horaires radiotélégraphiques* sont émis automatiquement de l'Observatoire de Zi-ka-

wei de 10h.55 à 11h.00 de 4h.55 à 5h.00 p. m., temps de la côte de Chine (3h.00 et 9h.00), G. M. T. (temps moyen de Greenwich) par la pendule de l'Observatoire, suivant le schéma international, et transmis par le poste de **T.S.F.** de la Route Frelupt N° 135, sur 600 mètres de longueur d'onde, et par le poste à ondes courtes de l'Observatoire sur 24 mètres. Les signaux horaires sont suivis des prévisions du temps transmises par F. F. Z. (indicatif d'appel de la station française de Shanghai), sur 650 mètres. Tout vapeur, *sans qu'il en coûte rien*, peut appeler F. F. Z. pour demander les rapports ou les observations sur le temps. L'Observatoire de Zi-ka-wei est toujours *heureux* d'y répondre, via la radio de Frelupt. (Renseignements gracieusement fournis par M. F. Langlais, directeur du poste de la route Frelupt).



A N K I N

(NANKING)

CAPITALE DE LA CHINE

南京首都

1) *Raison économique.* Nankin est sur l'immense Yang-tse-kiang, dont la vallée est considérée comme "le cœur économique" de la Chine, et à proximité de Shanghai qui est le plus grand port de mer de l'Asie, la métropole commerciale de la Chine, et qui exerce une attraction irrésistible à cause de ses immenses ressources financières et commerciales.

PAR décret du Gouvernement nationaliste du 21 juin 1928, Nankin (la capitale provinciale du Kiang-sou) a été élevé au titre glorieux de capitale de la Chine, à la place de Pékin. Quand on vient, pour la première fois, de franchir ses longues murailles de 34 km., on a l'impression de se retrouver dans la campagne qu'on vient de quitter: grands espaces vides, montagnes boisées, clairières. Malgré sa restauration, Nankin ne s'est jamais relevé du terrible siège qu'il subit entre 1853 et 1864, lors de la révolte des Taiping, ni des dommages qu'il subit pendant la dernière révolution contre les Mandchous.

— Dès le III^e siècle, la ville était importante. Elle était lors le centre d'un des 3 royaumes dans lesquels la Chine était divisée, et elle s'appelait Kiang-ning.

— Son nom actuel ne date que du commencement du XV^e siècle, lorsque l'empereur Yung Loh choisit *Pékin* pour sa capitale du Nord.

— Pour transformer Nankin en une capitale moderne, il y aura fort à faire, car il n'y a pas encore d'égouts, de service des eaux, et l'éclairage électrique est insuffisant.

— Trois raisons ont fait choisir Nankin comme capitale de la Chine moderne:



- 2) *Raison politique* (et c'est peut-être la plus forte). Le D^r Sun Yat-sen a désiré formellement que Nankin devint la nouvelle capitale de la Chine, et, lors du transfert du quartier général nationaliste de Outchang (Wuchang) à Nankin, la proclamation d'avril 1927 rappelait le désir du fondateur de la République. C'est aussi à Nankin que se trouve le tombeau (mausolée) monumental de Sun Yat-sen 孫逸仙 (Chungshan).
- 3) *Raison historique.* Les fondateurs de la République déclaraient que Pékin était "saturé d'influences mandarines", et qu'il fallait rompre avec ces influences "liées par les traditions et les idées impérialistes". Pékin exerçait une influence *déprimante* due au réseau de murs qui emprisonnent la ville. Enfin, pour les Chinois modernes, Pékin est associé à la dynastie étrangère des Mongols et des Mandchous qui furent vaincus définitivement par la république de Nankin.

LA VILLE "MODERNE" DE NANKIN 現代之南京

Dans le tracé des artères principales, on s'est préoccupé de l'installation du système le plus perfectionné de *signaux lumineux* pour diriger le trafic (la circulation). Un réseau de grandes avenues relieront entre eux les *parcs* situés dans les différentes parties de la ville. — Construction d'un *réservoir*, installation des *égouts*, amélioration du système actuel des canaux, etc.

— 2 *aérodromes* servent déjà à l'atterrissage et au départ des avions du *service postal aérien*.

— On conservera la *vieille muraille* de 33 k. 500., et elle sera transformée en une *route surélevée* circulaire pour le trafic automobile avec de nombreuses rampes d'accès. Ce sera là une

route panoramique idéale, unique au monde, dont l'établissement coûtera beaucoup moins que la démolition de cette œuvre séculaire. — Bref, grâce aux beautés naturelles du site, au voisinage du majestueux Yang-tsé, au délicieux *lac du Lotus* avec ses îles pittoresques aux verdoyantes frondaisons, à la fameuse montagne de *Pourpre* et aux basses collines encerclant la ville et où s'étageront les résidences particulières, on veut faire une *ville modèle* de cette cité qui a un passé historique, poétique et artistique de plus de 2.000 ans. On projette même de réédifier la fameuse *tour de porcelaine* détruite pendant la révolte des Taiping.

— Nankin devient donc un deuxième *Ankara*. C'est-à-dire que les Puissances maintiennent les légations à Pékin, de même qu'elles l'ont fait à Stamboul (Constantinople, en Turquie d'Europe), et se contentent d'envoyer parfois un *délégué* à Nankin pour traiter les affaires diplomatiques.

— Au cours de son histoire deux fois millénaire, la Chine a changé 12 fois de capitale. Le projet du transfert de la capitale à Stanfu (*Singanfou au Chen-si*), a même été examiné en janvier 1929.

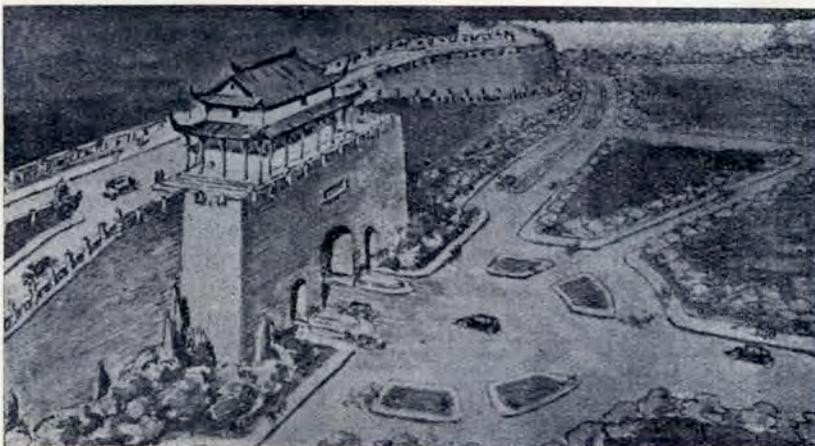
LA RECONSTRUCTION DE NANKIN, LA NOUVELLE CAPITALE NATIONALE.

中華民國國民政府之首都新建設

=Le nouvel immeuble qui abritera les services du Gouvernement de Nankin coûtera 5 millions de dollars (autant que le fameux mausolée de Sun Yat-sen. Cet édifice sera terminé en 1933.

=Le gouvernement a alloué 100 mow de terrains pour y construire les légations étrangères. La zone des nouveaux édifices diplomatiques est située près de Old Drum Tower.

(La Politique de Pékin, 10 janv. 1931, p. 5).



Futures rampes d'accès pour automobiles sur les murailles de Nankin (33 km. 500 de longueur) qui en feront ainsi une route panoramique idéale, unique au monde....

=La Municipalité de Nankin a signé un contrat avec les établissements français "Matériel technique de Paris" pour l'installation d'un service d'eau potable. Les dépenses s'élèveront à 350.027 dollars-or.

Près de 80 kilomètres de conduites d'eau sortiront des établissements métallurgiques de Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), qui sont la plus grande entreprise du monde pour les conduites de fonte.

Le gouvernement national est décidé à faire de Nankin une ville complètement moderne du XX^e siècle (avec palais officiels, larges artères, avenues, parcs et jardins publics. De fait, avec sa ceinture gracieuse de collines qui ondulent dans le panorama, Nankin se prête, grâce à ses belles perspectives et à sa situation sur le Yang-tse-kiang, à devenir une très belle ville "aux amples artères bien assainies" pour faciliter le trafic. Les édifices seront construits dans le style d'architecture chinoise modifiée (style Renaissance). MM. Goodrich ingénieur et Murphy, architecte, très connus à New-York, ont dressé le plan du nouveau NANKIN. La ville, intra muros (à l'intérieur de ses longues murailles) a une superficie de 41 km²,30; mais la nouvelle capitale englobera aussi de larges terrains où, dans les étangs se balancent les tiges de lotus rouges, et de vastes faubourgs peuplés. Elle aura ainsi 177 km. de tour, englobant 855 km². (dont 200 du côté de Poukéou (Pukow) en face, sur la rive gauche du fleuve, et point terminus de la voie ferrée de Tientsin.

Le projet est dressé (établi) pour une population de 2 millions d'habitants. Les villas (résidences) seront construites à l'est de la ville, sur les pentes inférieures de la "Colline de Pourpre". Les bureaux du gouvernement (bâtiments officiels), les différents Yuan 院, (ministères et commissions) seront groupés dans un même centre, sur le terrain plat de Ming Ku-kung (section des vieux palais Ming). L'architecture

de ces bâtiments officiels sera une modification du style classique chinois, à l'exemple des vieux temples qui "revêtaient un haut degré de magnificence et de splendeur". L'Hôtel de ville (Municipalité) est placé au centre de la ville (comme dans le "Plus Grand Shanghai, The Greater Shanghai"): des aménagements y sont prévus pour 40.000 employés!

=Un pont sur le fleuve étant impraticable à cause de la profondeur du Yang-tse-kiang et du peu de solidité dans les fondations, des ferry-boats qui transporteront les trains établiront la connexion entre Hsia-koan et Poukéou.

=Les autobus seront préférés aux tramways et aux voitures électriques sur route, à cause de la modicité du capital engagé. De plus, les tramways étant fixés sur place sont un grand obstacle au trafic automobile.

=La grande avenue Chung Shan 中山路, longue de 15 km. 5 se déroule à partir du fleuve jusqu'à l'imposant mausolée 中山陵墓 du Dr Sun Yat-sen 孫文; la chaussée pavée, large de 10^m, aura plus tard 40^m. = On créera 20 nouveaux parcs reliés entre eux par des routes, et rappelant la "ceinture de parcs" qui a rendu si célèbre le système de Chicago (aux É.-U.).

=Tous les voyageurs en Extrême-Orient se doivent de visiter Nankin où ils pourront mesurer l'effort prodigieux réalisé par la nouvelle Chine, dont le développement de la jeune capitale est l'émouvant symbole....

LE NOUVEAU TARIF DOUANIER CHINOIS POUR LES IMPORTATIONS.

海關新稅率章程

Son but avéré est de "protéger l'industrie naissante du pays contre la concurrence étrangère".

Il a été mis en vigueur le 1^{er} Janvier 1931. Bien des articles sont *lourdement imposés*. Le taux le plus élevé atteint 50%. Sont frappés 1) d'un droit de 50%: les *vins*, alcools, liqueurs, eaux minérales, *cigares et cigarettes* et certaines catégories d'articles de soie (articles de **luxe**); 2) d'un droit de 40%: les fusils et pistolets, tapis, articles de *porcelaine* (au lieu de 22½, 17½, 7½%); 3) d'un droit de 30%: les *automobiles* (au lieu de 22½%, les *chocolats*, cacao et cafés (au lieu de 17½, 17½ et 15%), les *savons* de toilette et les allumettes (au lieu de 10%); 4) d'un droit de 25%: les produits colorants et articles de confection en *cotonnades* (au lieu de 17½ et 12½%).

Les matériaux de chemins de fer et les locomotives sont parmi les rares articles au tarif **diminué**. Entrent en franchise: les livres, cartes, journaux, périodiques, céréales, *farine*, ainsi que les monnaies d'or et d'argent.

Remarquons aussi que la *soie artificielle* est **lourdement frappée**. Le *tabac brut* a cependant été épargné, car les manufactures chinoises ne trouvent pas encore dans le pays la quantité de tabac dont elles ont besoin. D'autres rares articles ont aussi été exemptés des droits d'entrée (du moins provisoirement!) comme étant jugés de toute première importance pour le développement industriel de la Chine.

Évidemment, "charbonnier est maître en sa maison" 國有王家有主, et chaque pays peut élever les barrières douanières protectrices qu'il veut;

mais il faut remarquer: 1) que les autres pays peuvent user de *représailles* (par exemple, pour l'importation en France du **coton** et de la laine de Chine), 2) que vouloir trop pressurer les importations, c'est, par choc en retour, *diminuer le pouvoir d'achat* dans la nation; alors on finit par tarir la source des revenus douaniers et par *tuer la poule aux œufs d'or* 貪多已失 (qui veut avoir trop, perd tout): le proverbe a toujours raison.

La perception des droits de douane sur la base *or* (l'unité-or Custom Gold Unit = 10 fr. 184) offre une compensation à la dépréciation de l'argent, et on peut dire que cette mesure, en 1930, a sauvé la situation. Mais il faut constater que l'augmentation des droits de douane implique par le fait même que *les marchandises importées coûtent davantage*, et cette augmentation des prix agit comme un *frein* 馬勒 sur le développement des affaires. En effet, les droits "augmentés" ont déjà **double** le prix des marchandises en Chine, et cela seul entraîne un amoindrissement considérable des transactions. "Bull. comm. d'Extr. Orient" p. 276.

Bref, le *protectionnisme* (que vise à établir le Gouvernement de Nankin par des taxes prohibitives à l'importation), même quand il est absorbé à doses raisonnables et sous le contrôle de spécialistes prudents, peut avoir parfois des *chocs en retour* d'une rudesse extrême. A plus forte raison, quand on le prend par dose massive, offre-t-il des risques effroyables...

=Le Gouvernement chinois a porté un coup sensible à l'industrie du Lancashire (en Angleterre), en relevant ainsi les tarifs applicables aux *cotonnades*.

=Dès le 6 Janvier 1931, le relèvement du tarif douanier a eu sa répercussion en Angleterre, où 4.000 employés de la "British and American Tobacco Company" de Liverpool ont vu *réduire de moitié* leurs heures de travail.

A vouloir trop pressurer les importations étrangères, on risque, répétons-le, de "tuer la poule aux œufs d'or".

Les matières premières *coûtant plus cher*, les usines chinoises *vendront aussi plus cher*, et, en définitive, c'est le peuple qui paiera davantage.

=Sur certains articles il y a *excès de tarification*, car un pays dont l'industrie naît à peine, et dont la population s'appauvrit *ne peut* supporter des droits élevés. Mais, avant tout, le Gouvernement de Nankin compte sur les revenus douaniers pour continuer sa politique de prestige national et de réformes.

L'Asie Française, Janvier 1931, p. 37.

LE NOUVEAU TARIF DOUANIER DE LA CHINE 關稅自主. (Suite).

En décembre 1930, il a été question d'établir un bureau de Douanes chinoises à Hongkong pour mettre fin à l'entrée en **contrebande** de produits étrangers dans la province du *Koang-tong*. La navigation fluviale entre Hongkong et Canton et les principaux ports côtiers et fluviaux de cette province est intense. Il existe un service très étendu de transport par *jonques* de toutes dimensions. Il est donc aisé d'expédier à Hongkong (port franc) des marchandises pour la Chine, qui, débarquées ailleurs, devraient acquitter des droits d'entrée. On estime à 5 millions de dollars le montant des **fraudes** sur les marchandises qui passent ainsi en contrebande. M^r F. W. Maze, inspecteur-général des Douanes chinoises est allé récemment de Shanghai à Hongkong pour aviser aux moyens d'enrayer cette contrebande effrénée qui se pratique ouvertement et sur une si vaste échelle 不必緊再話 cf. "La Revue Nationale Chinoise" Décembre 1930, p. 90.

La Gabelle (impôt sur le sel) 鹽稅.

L'impôt sur le *sel* est une très vieille source de recettes en Chine, et son administration impliquait des problèmes délicats. Mais l'Administration de la Gabelle, à l'inverse des Douanes Maritimes, est devenue une administration purement *chinoise*, depuis que le gouvernement nationaliste, à la fin de l'année 1928, a réformé le système administratif, sans tenir aucun compte des *protestations* des Puissances intéressées. Les revenus de la Gabelle, en 1931, sont montés à 165 millions de dollars (voir page 44).

Les likins 釐金.

Le Gouvernement national de Nankin décréta l'*abolition* du "likin" à partir du 1^{er} Janvier 1931. C'était enfin (!) la suppression radicale de cette *taxe intérieure* dont le produit représentait une des principales sources de revenus des provinces. Ces revenus atteignaient près de 100 millions de dollars et servaient à équilibrer les budgets provinciaux. Le Gouvernement central semble bien décidé à offrir des subsides (en

compensation) aux autorités provinciales, mais, la plupart du temps, ces dernières veulent agir par elles-mêmes. Voici des faits:

Au *Koang-tong*, à la place du likin, les autorités exigent des commerçants et des consommateurs le paiement d'une nouvelle taxe intérieure. Dans le Nord de la Chine, de nouvelles taxes dites de "consommation" et "d'affaires" remplacent celle du likin. Dans certaines localités du *Ho-pé*, les bureaux du likin continuent de fonctionner. De plus, de mauvais chefs militaires continuent à percevoir les revenus du likin, mais *sous un autre nom!* Ainsi, l'abolition soit-disant "radicale" des désastreux likins est loin d'être un fait accompli. — M. Jean Rodes racontait ceci dans "La Politique de Pékin" du 10 octobre 1931:

"Entre Shasi et Itchang (2 grands centres commerciaux du Hou-pé), j'ai constaté que sur cet énorme cours d'eau le Yang-tse-kiang, artère essentielle et seule voie de pénétration de cet immense pays, où normalement la batellerie est innombrable, je n'ai vu qu'une seule voile, et je l'ai photographiée. Par contre, sur les rives, au moindre hameau où pourraient s'arrêter des jonques chargées de marchandises, j'ai avisé de hauts mâts surmontés d'un petit drapeau blanc, et j'ai appris que cette hampe et cette oriflamme étaient l'indication d'un bureau de *taxe*. On comprend ainsi que le commerce soit mort. A partir de Shasi, il y a partout un système de *douane particulière* absolument indépendant du Gouvernement de Nankin, qui vient par conséquent *en surcharge de celle de Shanghai*. Cela permet de se rendre compte comment l'engagement pris dans les derniers traités de commerce relativement à la *suppression du likin* (des douanes intérieures) a été tenu. On vient même à bord des bateaux pour taxer les marchandises qui sont en simple transit! On arrive ainsi à des résultats surprenants. On m'a cité le cas récent de la Mission catholique de Koeiyang (au Koeitcheou), qui ayant fait venir du *vin de messe* par Shanghai et le fleuve, a fini par payer, avec tous ces droits successifs (de likins), le **SEXTUPLE** du prix d'achat!" — Après ce récit authentique, il n'y a plus qu'à tirer l'échelle 無話可說 et croire que les likins sont **abolis!**

Le 25 avril 1931, les commerçants de Canton et les diverses Chambres de commerce ont adressé des pétitions contre la taxe sur les affaires, affirmant que cette nouvelle taxe est 100 fois pire que le likin!

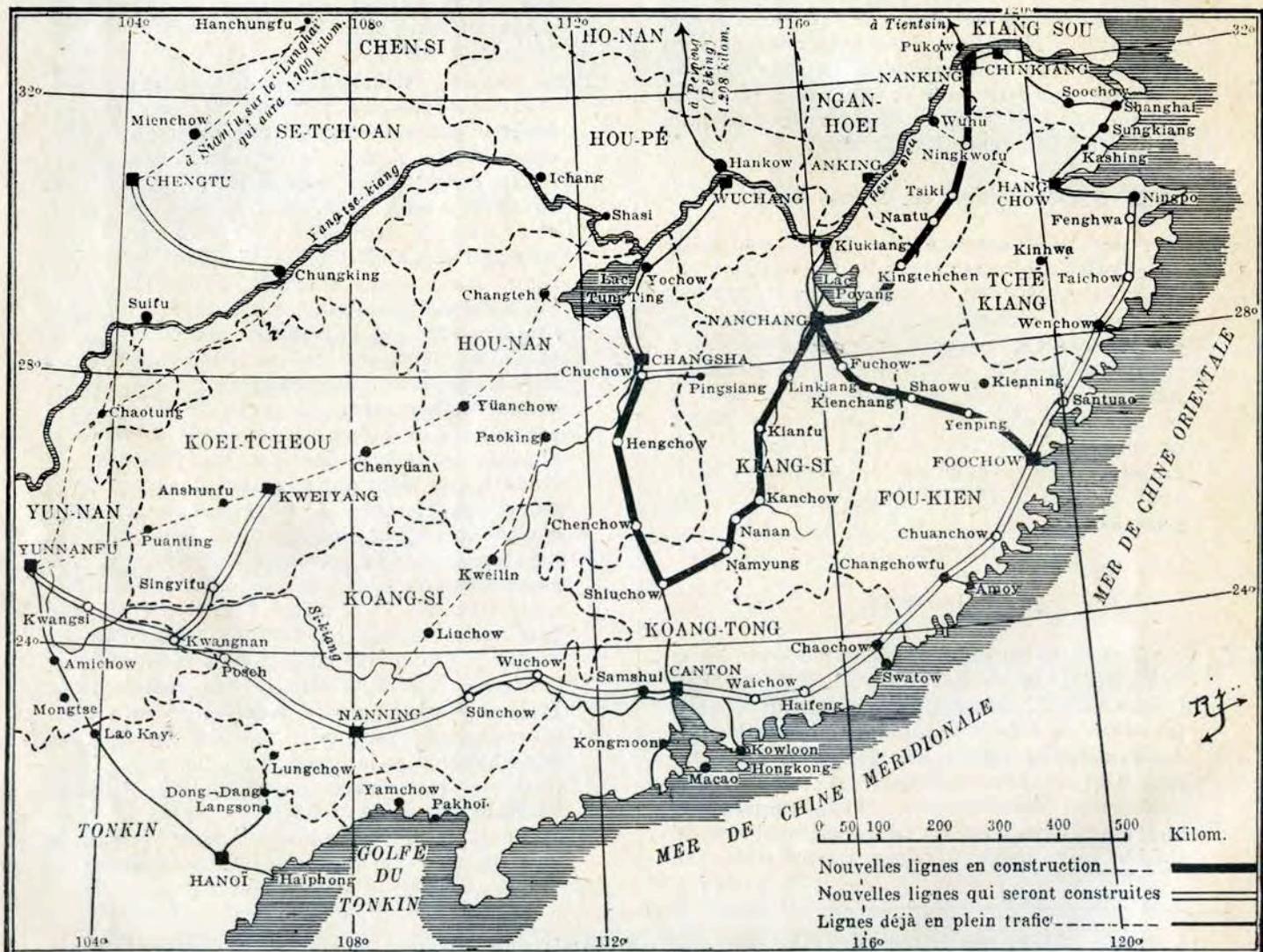
LA CONSTRUCTION DES NOUVELLES VOIES FERRÉES EN CHINE.

中國將來之新鐵路 (de 1929 à 1935).

"Un bon système de communications est la mère des industries, et les chemins de fer sont les moyens de communications les plus importants", a dit le fondateur de la Nouvelle Chine, le Dr Sun Yat-sen.

"Les chemins de fer sont un facteur important du développement de l'économie rationnelle chinoise".
Rapport de Monsieur Sun Fo 孫科 ancien Ministre des Chemins de fer, février 1929).

LES NOUVELLES LIGNES DE CHEMINS DE FER DE LA CHINE, au sud du Yang-tse-kiang (1929 à 1935).



Dans le rapport de mars 1929, les travaux de reconstruction proposés par le Gouvernement de Nankin comprenaient 32.000 kilomètres de chemins de fer et 1.600 kilomètres de routes automobiles.

Déjà, le 4 février 1929, Monsieur Sun Fo avait proposé au Conseil d'État de Nankin l'émission (發行) d'un emprunt (債券) de 408 millions et demi de dollars pour la construction des

nouvelles lignes de chemins de fer. Leur longueur varie de 8.643 kilomètres à 9.818 kilomètres, et le coût (prix) total s'élèvera à 752 ou 863 millions de dollars. Il était bien stipulé (indiqué) que les nouvelles lignes devaient être achevées en 6 ans (en 1935). Or, nous sommes déjà en 1932, et leur construction est à peine amorcée!

= Étudions donc, avec la carte sous les yeux, les principales lignes qui vont être construites au sud du Yang-tse-kiang.

1. C'est d'abord l'achèvement de la ligne **Canton** 廣州 à **Hankow** 漢口: de **Chuchow** 株州 à **Hengchow** 衡州, **Chenchow** 郴州 (3 villes du Hou-nan) et à **Shiuchow** 韶州 (au Koang-tong). Quand ces 450 kilomètres seront achevés, on pourra se rendre directement de **Peping** (Pékin) à **Canton** par la grande artère réunissant le nord et le sud de la Chine.
2. Vient ensuite la ligne **Nanking** 南京 à **Canton** 廣州, qui passera par **Ningkwofu** 甯國府 (au Ngan-hoei), **Kingtehchen** 景德鎮 (au Kiang-si), **Nanchang** 南昌 (la capitale du Kiang-si), **Linkiang** 臨江, **Kianfu** 吉安府, **Kanchow** 贛州, **Nanan** 南安 (4 villes du Kiang-si), **Namyung** 南雄 (au Koang-tong) et **Shiuchow** 韶州 où la nouvelle ligne empruntera la voie de Canton à Hankow (Hankéou) pour arriver à la grande métropole du Sud, près de l'embouchure du Si-kiang.
3. La troisième ligne, pour ainsi dire perpendiculaire à celle de Nanking à Canton, ira de **Nanchang** 南昌 à **Foochow** 福州 (la capitale du Fou-kien), passant par **Fuchow** 撫州 et **Kienchang** 建昌 (2 villes du Kiang-si), **Shaowu** 邵武 et **Yenpingfu** 延平府 (2 villes du Fou-kien). Comme **Nanchang** est déjà relié à **Kiukiang** 九江 par une ligne de 129 kilomètres, la nouvelle ligne réunira ainsi le Yang-tse-kiang à la mer de Chine orientale.
4. En plus de ces trois grandes voies ferrées, il est question de construire la ligne côtière de **Ningpo** 甯波 (au Tché-kiang) à **Canton**, qui desservira les villes de **Taichow** 台州 et de **Wenchow** 溫州 (au Tché-kiang), de **Santuaio** 三都澳, de **Foochow**, de **Chuanchow** 泉州 et de **Changchowfu** 漳州府 (embranchement de 28 kilomètres déjà construit jusqu'à **Amoy** 廈門 (5 villes du Fou-kien), puis **Chaochow** 潮州 (embranchement de 42 kilomètres déjà construit jusqu'à **Swatow** 汕頭, **Haifeng** 海豐, **Waichow** 惠州 (4 villes du Koang-tong), et enfin cette ligne côtière aboutira à **Canton**.
5. La ligne de **Canton** au **Yun-nan**, par **Samshui** 三水縣 (au Koang-tong), **Wuchow** 梧州, **Sünchow** 潯州, **Nanning** 南甯 (capitale) et **Poseh** 百色縣 (4 villes du Koang-si), **Kwangnan** 廣南 et **Kwangsi** 廣西州 (2 villes du Yun-nan), et la ligne atteindra **Yunnanfu** 雲南州 perchée à 1.900^m mètres d'altitude au-dessus du golfe du Tonkin.

6) Enfin, le rapport de Monsieur **Sun Fo** indique l'embranchement du **Kwangnan** (au Yun-nan) à **Kweiyang** 貴陽 (la capitale du Koei-tcheou), ligne qui passera par **Singyifu** 興義府 où se trouvent les riches mines de mercure 水銀.

= Mais, où trouver l'argent, les *capitaux* indispensables pour la construction de ces lignes? D'abord la somme totale des remboursements des fonds de *l'indemnité des Boxeurs* 庚子賠款 à la Grande Bretagne, à la Russie et à l'Italie atteindra en 1949, 267 millions de dollars. Ensuite, avec le nouveau tarif mis en vigueur le 1^{er} février 1929, les *revenus des Douanes* doivent augmenter notablement, au moins de 40 millions de dollars sur l'année 1928. On propose donc que *la moitié du revenu net* des Douanes soit remis au Ministère des chemins de fer pour les nouvelles constructions. Entre 1930 et 1943, 20 millions de dollars, provenant des revenus accrus des Douanes devront chaque année être mis de côté à cet effet.

Bref, d'après le rapport de Monsieur **Sun Fo**, avec le total en 6 ans de 408 millions de dollars fonds de l'indemnité des Boxeurs et produits de l'augmentation des taxes douanières) on pourra construire 4.082 kilomètres de nouvelles lignes, de sorte qu'en 1935, les chemins de fer de la Chine atteindront une longueur totale de 14.370 kilomètres.

= Quant à *l'utilité* de ces nouvelles lignes, elle est évidente. Tant que les provinces de l'intérieur ne seront pas reliées par un *réseau ferroviaire* 縱橫交錯之鐵路 suffisant avec les ports de mer et les centres commerciaux, le développement des mines dans le Yun-nan, le Koei-tcheou etc... sera impossible.

C'est du reste ce que disait le mois d'avril 1929, Monsieur Hu Han-min 胡漢民, ancien président du yuan législatif, dans son discours de Nankin transmis par la station centrale de radio: "La Chine a d'immenses ressources naturelles, mais elle manque de moyens de communications. Lorsqu'un réseau de voies ferrées aura été construit par le Gouvernement, les régions de l'intérieur seront reliées aux villes, et *le peuple fera prospérer les chemins de fer*". Nous pouvons ajouter aussi que "*les chemins de fer feront prospérer le peuple*", car, partout où le rail a pénétré, en Europe en Afrique comme en Amérique, il a amené à sa suite la civilisation "pacifique", le bien-être et la prospérité.

C'est le vœu que nous formons pour la mise à exécution du rapport de Monsieur **Sun Fo**.

= En avril 1929, le bureau d'administration du ministère des chemins de fer a proposé l'extension 推廣 des lignes de Shanghai à Nankin, et de Shanghai à **Woosung** 吳淞, car le trafic des voyageurs et des marchandises ne fait que s'accroître. Le projet stipule (indique) notamment; 1) l'extension de la ligne de Nankin jusqu'à **Wuhu** 蕪湖, port de transit important du Ngan-hoei, sur le Yang-tse-kiang. 2) l'extension des lignes de **Soochow** 蘇州 à **Changshu** 常熟, de **Wusih** 無錫 à **Kiangyin** 江陰, de **Wusih** à **Ishing** 宜興, et enfin de **Woosung** à **Paoshan** 寶山. 3) le *doublément* de la grande ligne **Shanghai à Nankin**, afin de faciliter le trafic et d'augmenter les vitesses, car il faut encore 6 heures et demie pour franchir ces 311 kilomètres.

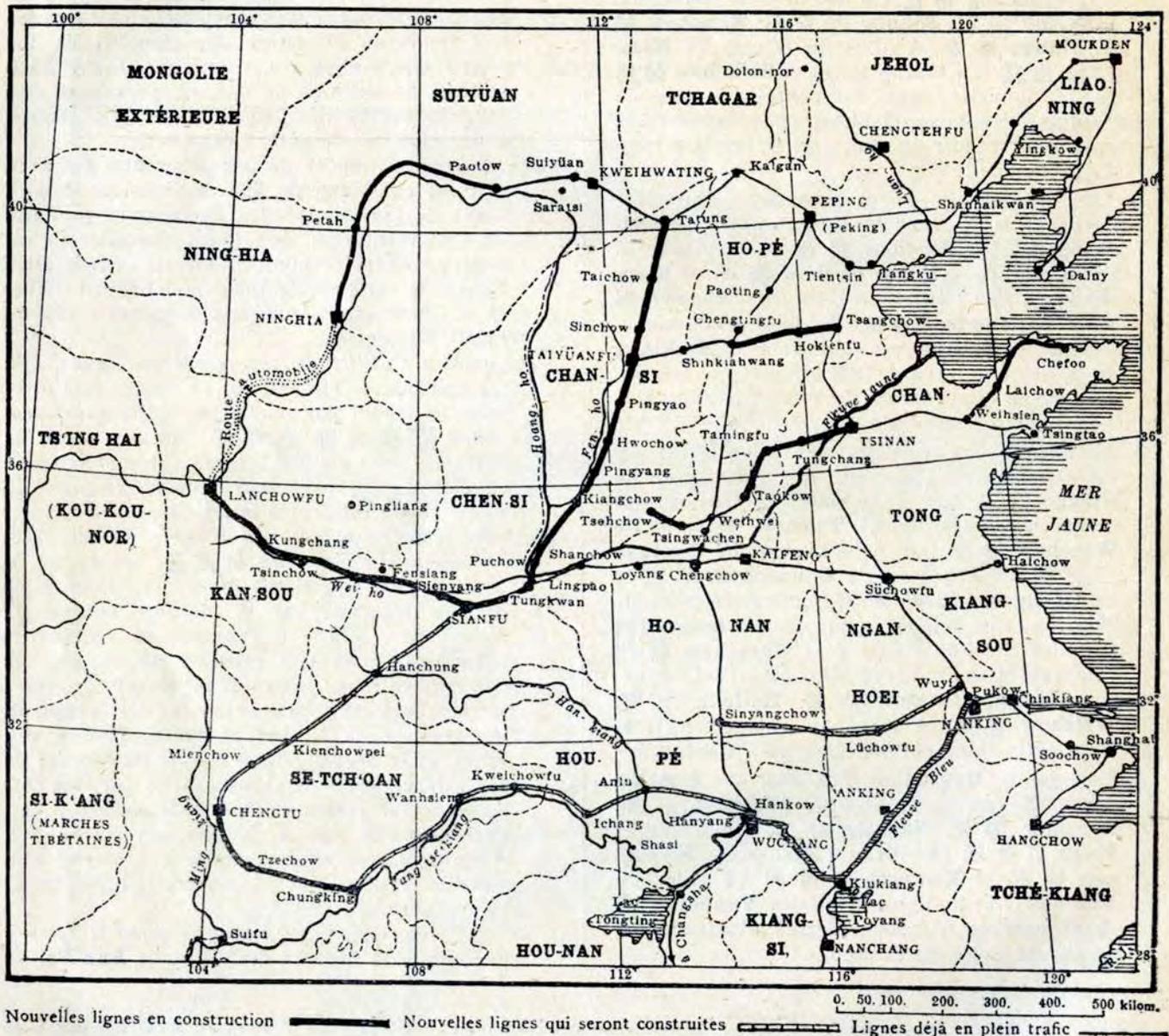


LA CONSTRUCTION DES NOUVELLES VOIES FERRÉES EN CHINE.

中國將來之新鐵路 (de 1929 à 1935). (Suite).

“Les chemins de fer sont un facteur important du développement de l'économie nationale chinoise”.
(Rapport de Monsieur Sun fo 孫科 ancien Ministre des Chemins de fer, février 1929).

LES NOUVELLES LIGNES DE CHEMINS DE FER DE LA CHINE, AU NORD DU YANG-TSE-KIANG (1929 à 1935).



— Dans le numéro d'“En Famille” (Revue mensuelle du collège de Zi-ka-wei) du 1^{er} Mai dernier, nous avons étudié les nouvelles lignes au sud du Fleuve Bleu. Voyons maintenant celles que le Gouvernement National de Nankin se propose de construire au nord du “majestueux” Yang-tse-kiang :

1. C'est d'abord la ligne **Paotow** 包頭 à **Ninghia** 甯夏. — **Paotow** (au Suiyüan) est actuellement le terminus du “Ping-sui” (Peping à Suiyüan),

ligne qui relie le Hoang-ho à la mer par Kalgan et Tientsin. La nouvelle ligne, partant de **Ninghia**, la capitale de la nouvelle province de Ninghia, contournera la grande boucle du Fleuve Jaune et aboutira à Paotow. C'est à **Ninghia** et à Paotow qu'aboutissent aussi les grandes routes de caravanes de chameaux venant de la Mongolie Extérieure et du Sinking. Dès maintenant, des camions automobiles utilisent la route de **Ninghia** à Paotow.

2. Vient ensuite la grande ligne **Tatung** 大同 à **Pouchow** 蒲州 (au Chan-si)¹⁾, par Taichow 代州, Sinchow 忻州, **Taiyüanfu** 太原府 (la capitale), Pingyao 平遙, Hwochow 霍州, Pingyang 平陽 et Kiangchow 絳州; puis, franchissant le Hoang-ho, la ligne se branchera sur le "Lung-hai" à la passe de Tungkwan 潼關 (au Chen-si), reliant ainsi le "Ping-sui" au "Lung-hai". = De Tatung à **Sianfu** 西安府 la ligne aura 1.600 kilomètres, et le coût (prix) est estimé à 200 millions de dollars.
3. La ligne de **Tsangchow** 滄州 à **Shihkiachwang** 石家莊 (au Ho-pé)¹⁾, par Hokienu 河間府. Cette nouvelle voie ferrée appelée le "Tsang-shih" réunira ainsi le "Tsing-pou" et le "Ping-han" (Peping à Hankow), et sera le prolongement naturel du "Tcheng-tai" (Chengtingfu à **Taiyüanfu**). Les travaux de la nouvelle ligne sont poussés activement.
4. La ligne de **Taokow** 道口 à **Tsinan** 濟南. Elle passera par Tamingfu 大名府 et Tungchang 東昌, puis franchira le Fleuve Jaune, unissant ainsi les 3 provinces du Ho-nan, du Ho-pé et du Chan-tong. La houille du Ho-nan pourra ainsi être expédiée directement vers Tsingtao 青島, le grand port du Chan-tong.
5. Le rapport de Monsieur Sun Fo mentionne ensuite le **Tungkwan** 潼關 à **Lanchow** 蘭州, c'est-à-dire l'achèvement de la ligne du "Lung-hai"²⁾ par Tungkwan, **Sianfu** et Sienyang 咸陽, (3 villes du Chen-si), Tsinchow 秦州, Kungchang 鞏昌 et **Lanchowfu** (3 villes du Kan-sou). = Le "Lung-hai" est la grande artère transversale de la Chine, coupant à angle droit le "Tsing-pou" et le "Ping-han", et joignant Haichow, sur la mer Jaune, à la capitale du lointain Kan-sou, sur le Fleuve Jaune. Il aura une longueur de 1.700 kil., soit le double du chemin de fer du Yun-nan: Haiphong 海防, Hanoi 河內 et Yunnanfu 雲南府 qui a 858 kil., ou encore le double du grand chemin de fer de la France: Paris-Méditerranée (le P.-L.-M.: Paris, Lyon, Marseille) qui a 863 kilom. = Le "Lung-hai" est construit par une

- société franco-belge, et 100 millions de dollars y sont investis (engagés) (voir la carte spéciale).
6. Enfin, la 6^e ligne mentionnée ira de **Chung-king** 重慶 à **Chengtou** 成都 (au Se-tch'ouan) par Tzechow 資州, reliant ainsi la riche capitale du Setch'ouan "le grenier de la Chine" au grand port sur le Yang-tsé, en attendant la continuation de la ligne jusqu'à Hankow 漢口 (Hou-pé) par Wanhsien 萬縣 et Ichang 宜昌. = Nous savons déjà quelle est l'énorme utilité des voies ferrées au point de vue commercial et économique. Qu'il nous suffise d'ajouter que, si les chemins de fer étaient plus nombreux, on pourrait plus facilement ravitailler 接濟 les populations des provinces qui souffrent parfois de cataclysmes 大難 (tremblements de terre, inondations, famines, etc.). = En 1929, la famine, la terrible famine s'est abattue sur les 3 provinces du Kan-sou, du Chen-si et du Ho-nan. Monsieur Hsueh Tu-pi 薛篤弼, ministre de l'Hygiène, disait dans son "rapport officiel de juin 1929": "Plus de 16 millions (16.307.770) de personnes souffrent de la faim dans ces 3 provinces. Au Kan-sou, on compte 2.441.000 affamés à cause de la sécheresse et de la grêle. Au Chen-si, le nombre des affamés s'élève à plus de 6 millions; au Ho-nan, 7 millions et demi d'affamés etc". = Eh bien, ce qui a empêché de ravitailler ces millions de malheureux, alors que de la Mandchourie, le "jeune Maréchal" Tchang Hsue-liang 張學良 offrait d'expédier gratuitement des wagons de blé, c'est *uniquement* le manque de moyens de locomotion, le manque de chemins de fer pour faire parvenir à ces affamés de la nourriture pour leur corps et des semences pour leurs terres. = Donc, que l'on construise en Chine beaucoup de voies ferrées pour le plus grand bien de la nation, et pour sauver, en temps de famine, des millions de vies humaines! Ce sera faire ainsi œuvre d'utilité publique, œuvre de bienfaisance, et aussi œuvre très méritoire...

= A Nankin, le 18 juin 1929, le C.C.E. (comité central exécutif), a décidé que la voie ferrée Canton-Hankow devra être achevée avant 1933, le "Lung-hai" avant 1935, et la ligne du "Lung-fui" (du Kan-sou au Suiyüan) en 1938. Les recettes de ces chemins de fer seront consacrées à la construction d'écoles.

1) D'après "La Politique de Pékin" du 30 avril 1932, p. 485, le ministère des chemins de fer à Nankin a négocié avec certains intérêts français pour obtenir un prêt dans la construction des 2 lignes Tsangchow à Shihkiachwang, et de Tatung à Puchow, *offrant les revenus du "Tcheng-tai" comme garantie*. M. Wang Moukung 王慕坤, directeur du chemin de fer le "Tcheng-tai" 正太 a dit que le contrat d'emprunt entre ce chemin de fer et les intérêts français était expiré le 1^{er} mars dernier, et que depuis, le gouvernement chinois a repris la ligne. M. Wang insiste sur l'importance de la ligne Tatung-Puchow (qui sera plus tard prolongée jusqu'à Chengtougou (Chengtou) pour le commerce du Chan-si, et il ajoute que la population de cette province a raison de réclamer que le surplus des recettes du "Tcheng-tai" soit utilisé pour la construction de cette ligne. Or, ce surplus de recettes nettes se monte à \$ 3.000.000 environ.

2) L'extension du *Lung-hai*. Depuis décembre 1931, des trains roulent entre certaines gares, entre *Lingpo* et *Tungkwan* (72 klm.). Les travaux sont extrêmement difficiles dans cette région accidentée: 30 ponts construits (d'une longueur moyenne de 30^m chacun), 5 tunnels percés (d'une longueur moyenne de 4 klm. chacun). Il a fallu franchir "la Rivière des 12 li", car elle a réellement cette largeur. On a aussi construit 11 gares. Le prix total de cette seule section a été de Mex. \$ 9 millions! La ligne sera prolongée de Tungkwan à **Sianfou** (131 klm.), et sera terminée avant Juillet 1933. (The Far Eastern Review, April 1932, p. 184). = Pour prolonger la ligne jusqu'à **SIANFOU**, la capitale du Chen-si, il faudra une somme de \$ 14 millions.

LA CLASSIFICATION DES CHEMINS DE FER DE MANDCHOURIE

(avant le 18 Septembre 1931).

東三省鐵路管轄之類別

Le capital du Sud-Mandchourien a été porté à 800 millions de yens le 31 mars 1932. Le dividende est de 8%!



=La Mandchourie, cette nouvelle "Terre Promise", disposait alors du réseau de chemins de fer le plus complet de Chine. Elle possédait plus de 5.000 kilomètres de voies ferrées, (exactement 5.033) contre 7.000 kilomètres dans tout le reste de la Chine.

- | | |
|---|---|
| <p>1) <i>Construits avec des capitaux chinois, et dirigés par des Chinois:</i>
 Moukden-Chanhaikouan (Shanhaikwan) 420 kil.
 Tahushan-Tungliao.
 Moukden-Hailungcheng 265 kil.
 Hailungchen-Kirin 300 kil. (ligne inaugurée le Hulan-Hailun 121 kil. [1^{er} Juin 1930).
 Kaiyuan-Hsifong (Sifen) (à voie étroite) 55 kil.</p> <p>2) <i>Construits avec des capitaux japonais, et dirigés par des Chinois:</i>
 Tungliao-Chengchiatun (Tchengkaitun) 160 kil.
 Ssuningkai-Taonan 548 kil.
 Anganki-Tsitsihar (Taonan à Anganchi 225kil.)
 CHANGCHUN (Tchangtchoun)-Kirin 127 kil.
 Kirin-Tunghua 210 kil.</p> <p>3) <i>Appartenant à des Japonais, et dirigés par eux:</i>
 Dairen (Dalny)-Moukden Changchun: le "Sud-Mandchourien" 701 kil.
 Suchiatun-Fushun.
 Suchiatun-(Moukden à Antung) 260 kil.
 Tashihkiao-Yingkow (le ports de Newchwang) 21 kil.
 Chaoshintzu-(Dairen à Port Arthur) 50 kil.
 Chingchow-Pitzuwu-Chengtzuting.</p> | <p>4) <i>Appartenant en commun aux Chinois et aux Russes, et dirigés par eux:</i>
 Manchouli-Pogranichuya (Pogranichnaya): l'"Est-Chinois". 1.484 k.
 Harbin-Changchun: l'"Est — Chinois" 239 kil.</p> <p>=Tous ces chemins de fer fonctionnent bien et font de l'argent. Les recettes de l'Est-Chinois, en 1932, sont estimées à 27 millions de roubles-or, grâce surtout à l'export du soja qui est la plus grande ressource des revenus de ce chemin de fer. La moitié du revenu revient au gouvernement de l'U. R. S. S.</p> <p>Les possibilités économiques des voies ferrées en Mandchourie sont immenses.</p> <p>=La ligne <i>Tungliao-Jehol</i>: On construit cette ligne avec des fonds chinois, mais on peut dire qu'elle fait partie du projet japonais de la ligne Taonan-Jehol, sanctionné par l'accord de 1917.</p> <p>"La Politique de Pékin", 29 juin, 1929, p. 744. Le Sud-Mandchourien et le grand port de Dairen (équipé par lui) drainent à leur profit tout le commerce du centre et du sud de la Mandchourie.</p> |
|---|---|

N.B. 1) Le fameux chemin de fer de l'"Est-Chinois" qui, en juillet et août 1929, a failli provoquer une guerre sino-soviétique, faisait, par an, un bénéfice de 15 millions de roubles-or. = Ce chemin de fer a eu une destinée assez tourmentée. Créé par l'initiative de la Russie qui obtint une bonne partie des bénéfices de la guerre sino-japonaise, il fut en réalité payé par des capitaux français drainés par la Russie, en vertu du mirage de l'alliance franco-russe. La banque Russo-Asiatique fut l'organe de cette combinaison. Vers 1905, une partie du chemin de fer de l'"Est-Chinois" — de Tchangtchoun (Changchun) à Dairen et à Port-Arthur — fut cédée au Japon: c'est ce qu'on appelle maintenant le "Sud-Mandchourien". La partie principale de l'"Est-Chinois" va de Manchouli à Soei-fen-ho (Suifenho) (voir carte page 38). Sa longueur totale est de 1.723 kilomètres.

=Depuis Octobre 1930, le transport du courrier pour l'Europe, (via Siberia) ne se fait plus par le Sud-Mandchourien, mais par les nouvelles lignes Kowpangtze, Tungliao Taonan qui rejoignent l'Est-Chinois à Anganki. On évite ainsi le grand détour par Kharbine.
 =En Chine, la voie double n'existe que sur



le Sud-Mandchourien et une section du Pékin-Moukden. (Peiping-Liaoning).
 =L'écartement normal de 1^m435 est adopté partout, excepté sur le Tcheng-tai (Tchengtingfou à Taiyuanfou) et le chemin de fer du Yun-nan.
 =L'Est-Chinois, construit par la Russie, est à l'écartement de 5 pieds (1^m,524).

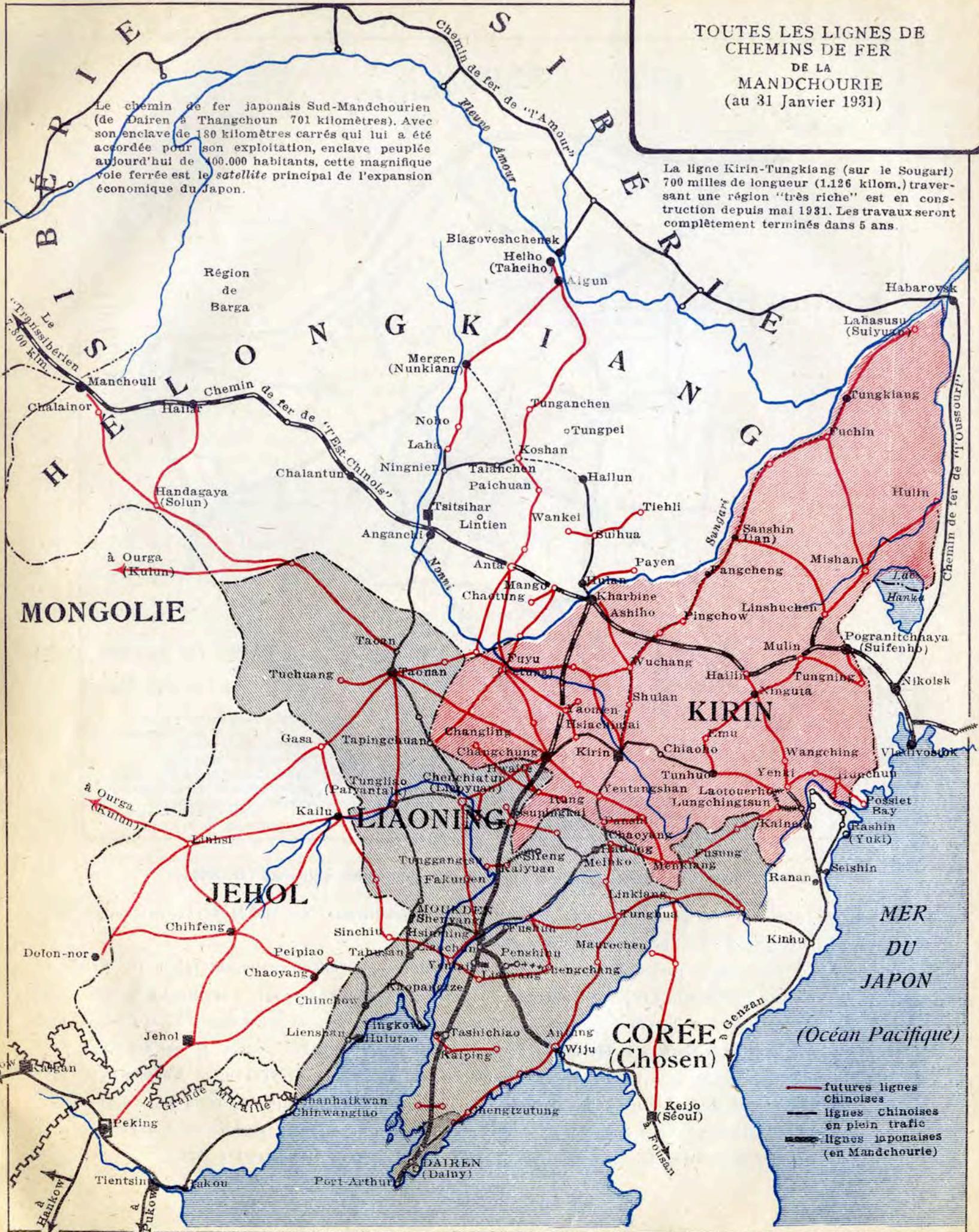
=Le Sud-Mandchourien, construit d'abord par la Russie (1898) à l'écartement de 5 pieds. En juillet 1904, le Japon en porta l'écartement à 3'6" pour se servir du matériel japonais et faciliter les opérations militaires. Après la guerre russo-japonaise, les Japonais prirent le contrôle de la ligne, et en mai 1907, reportèrent l'écartement à l'écartement normal de 1^m,435.

(Renseignements fournis par M^r A. Robert, de la "Société belge de chemins de fer en Chine").

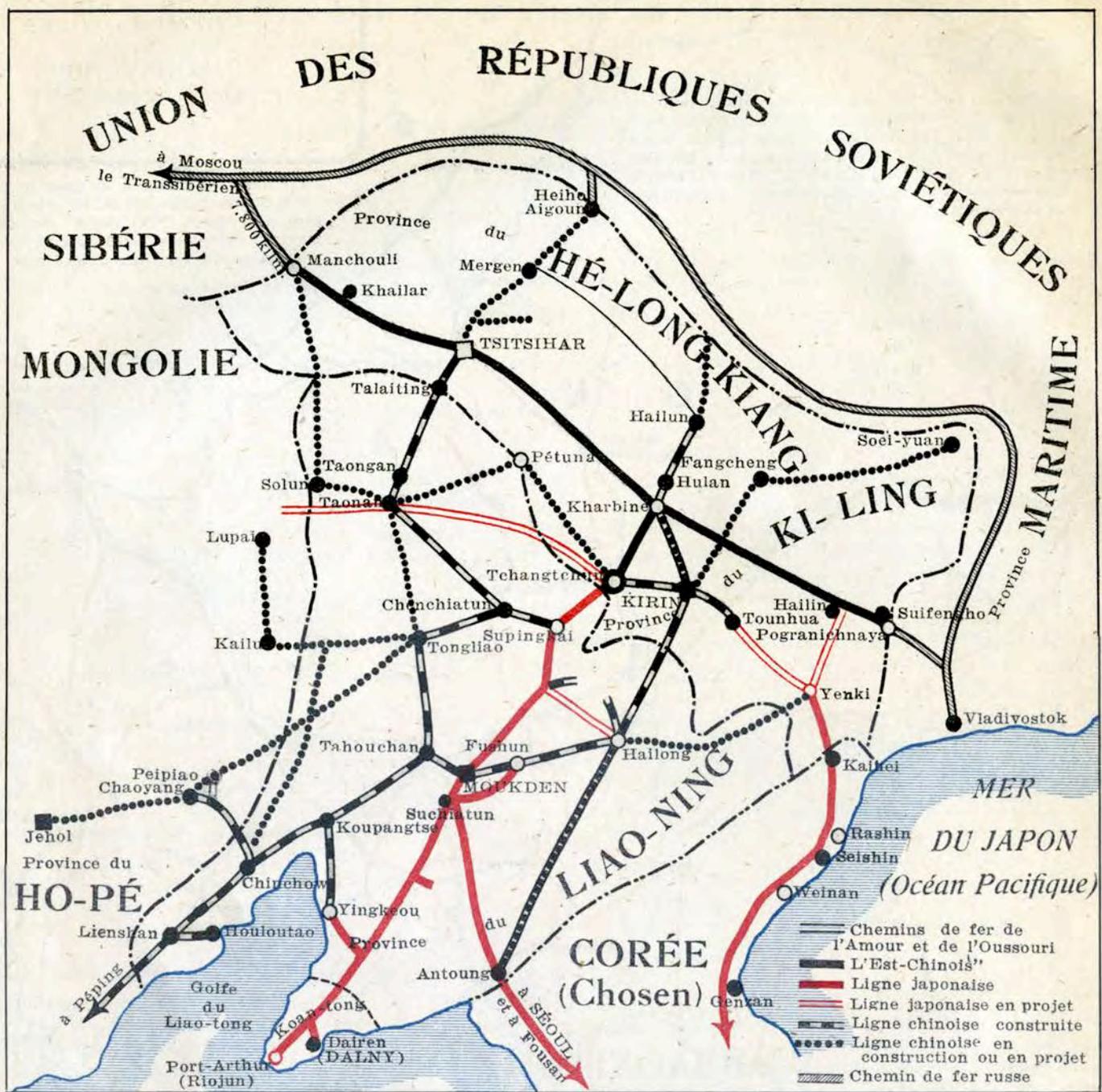
TOUTES LES LIGNES DE
CHEMINS DE FER
DE LA
MANDCHOURIE
(au 31 Janvier 1931)

Le chemin de fer japonais Sud-Mandchourien (de Dairen à Thangchoun 701 kilomètres). Avec son enclave de 180 kilomètres carrés qui lui a été accordée pour son exploitation, enclave peuplée aujourd'hui de 400.000 habitants, cette magnifique voie ferrée est le satellite principal de l'expansion économique du Japon.

La ligne Kirin-Tungkiang (sur le Sougari) 700 milles de longueur (1.126 kilom.) traversant une région "très riche" est en construction depuis mai 1931. Les travaux seront complètement terminés dans 5 ans.



- futures lignes chinoises
- lignes chinoises en plein trafic
- - - lignes japonaises (en Mandchourie)



L'encerclement des lignes japonaises par les nouvelles lignes chinoises (en 1931).

- 1) Le grand tronc à l'est, partant du port de Antoung, et, parallèlement au Sud Mandchourien, allant rejoindre l'Est-Chinois par Hailong, Kirin et Kharbine.
- 2) Le grand tronc à l'ouest, partant du nouveau port de Houloutao, et allant également rejoindre l'Est-Chinois par Tahouchan, Tongliao, Taonan et Tsitsihar (bien que les Japonais s'opposent à la construction de la section Tongliao-Taonan. Ainsi, au lieu du rêve japonais de concurrencer l'Est-Chinois par une ligne de la Corée à la Mongolie, ce sont les Chinois qui tiennent la tête, et qui semblent bien déterminés à étouffer l'activité des chemins de fer japonais en Mandchourie. Enfin, par le nouveau port de Houloutao, une bonne partie des produits de la Mandchourie sera détournée du port japonais de Dairen. C'est donc une âpre lutte économique engagée entre la Chine et le Japon, et qui a trouvé sa solution dans le conflit sino-japonais qui a éclaté le 18 Septembre 1931.

LIGNES DE CHEMINS DE FER DE LA MANDCHOURIE

(PAR ORDRE DÉCROISSANT DE KILOMÈTRES).

(en JANVIER 1931).

(dont la construction est décidée par les autorités provinciales).

1. Taonan-Jehol	888 kilomètres	30. Liaoyang-Lichiaowopu	86 kilomètres
2. Hailannor-Solun	480 "	31. Shenyang-Liaoyang	80 "
3. Hulan-Hulikang	463 "	32. Shihtouchengtzu-Yuchan	64 "
4. Chaoyangchen-Antu	358 "	33. Kungchuling-Itung	57 "
5. Kailu-Linhsi	345 "	34. Tiehling-Fakumen	56 "
6. Hsingking-Lingkiang	320 "	35. Hsinlitun-Hsinchiu	48 "
7. Harbin-Ilan	308 "	36. Tehui-Chiutai	45 "
8. Mishan-Fuchin	288 "	37. Mango-Chaotung	35 "
9. Linkiang-Antung	275 "	38. Changwu-Chengchiatun	28 "
10. Hailun-Nenkiang	270 "	39. Hsiaochio-Lintien	27 "
11. Chihfeng-Linsi	270 "	40. Ninguta-Hailin	23 "
12. Muling-Sanshing	265 "	41. Yaomen-Tehui	22 "
13. Tsitsihar-Petuna	248 "		
14. Panshan-Tahushan	240 "		
15. Imienpo-Ilan	225 "		
16. Fuyu-Harbin	218 "		
17. Changchun-Talai	212 "		
18. Kirin-Hulan	208 "		
19. Lingkiang-Changpai	184 "		
20. Anda-Paichuan	175 "		
21. Tungpin-Wuchang	165 "		
22. Kirin-Wuchang	162 "		
23. Kaitung-Fuyu	148 "		
24. Hailin-Chingpohu	138 "		
25. Heiho-Lintien-Anda	112 "		
26. Imienpo-Wuchang	97 "		
27. Yenchih-Hunchun	95 "		
28. Mango-Ching kang	92 "		
29. Mango-Hsinglungchen	88 "		

Les 12 lignes qu'on devait commencer en Mars 1931 :

1) Taonan-Jehol	888 kilomètres
2) Harbin-Ilan	308 "
3) Linkiang-Antung	275 "
4) Panshan-Tahushan	240 "
5) Kirin-Wuchang	162 "
6) Yenchih-Hanchun	95 "
7) Mukden(Shenyang)-Liaoyang	80 "
8) Tiehling-Fakumen	56 "
9) Mukden-Jehol	?
10) Ssuping kai-Takata	?
11) Tsitsihar- (Heiho	? (800 li)
12) Harbin- (Heiho	?

- 1) Tsitsihar-Heiho (par Aigun) 800 li, Prix : \$ 20 mil.
 2) Tungkiang-Ilan (Sanshin) 400 li, Prix : \$ 10 mil.
 3) Fushun-Kaiping 300 li, Prix : \$ 10 millions.

La grande artère Dairen-Tchangchoun (701 kilom.) avait été concédée au Gouvernement russe en 1896 pour former la Compagnie de l'Est-Chinois. Après leur "coûteuse, mais glorieuse" guerre russo-japonaise, les Japonais reprirent la ligne en 1905 et mirent la voie russe de 1^m,51 à l'écartement normal de 1^m,44 (ainsi que leur ligne Antoug-Moukden construite seulement à l'écartement de 1^m,00 pendant la guerre). La Cie du Sud-Mandchourien a un capital de 800 millions de yens, est encouragée par le Gouvernement Impérial, et dirigée d'une façon intelligente.

= La Compagnie a aussi porté son activité sur

quantité d'entreprises : mines, hôtels, lignes de navigation, le grand port et la ville de Dairen, etc...

Elle offrait, ces années dernières le meilleur rendement de tous les chemins de fer en Chine, puisqu'en 1927, les recettes d'exploitation montaient à 113 millions 395.000 yens, contre 45 millions 236.000 de yens de dépenses. Mais, depuis 4 ans, la construction de lignes chinoises, et même parallèles au "Sud-Mandchourien" le concurrenaient et menaçaient de le "couler" définitivement. Ce fut l'une des raisons (et non des moindres) du retentissant conflit sino-japonais du 18 Septembre 1931 en Mandchourie.

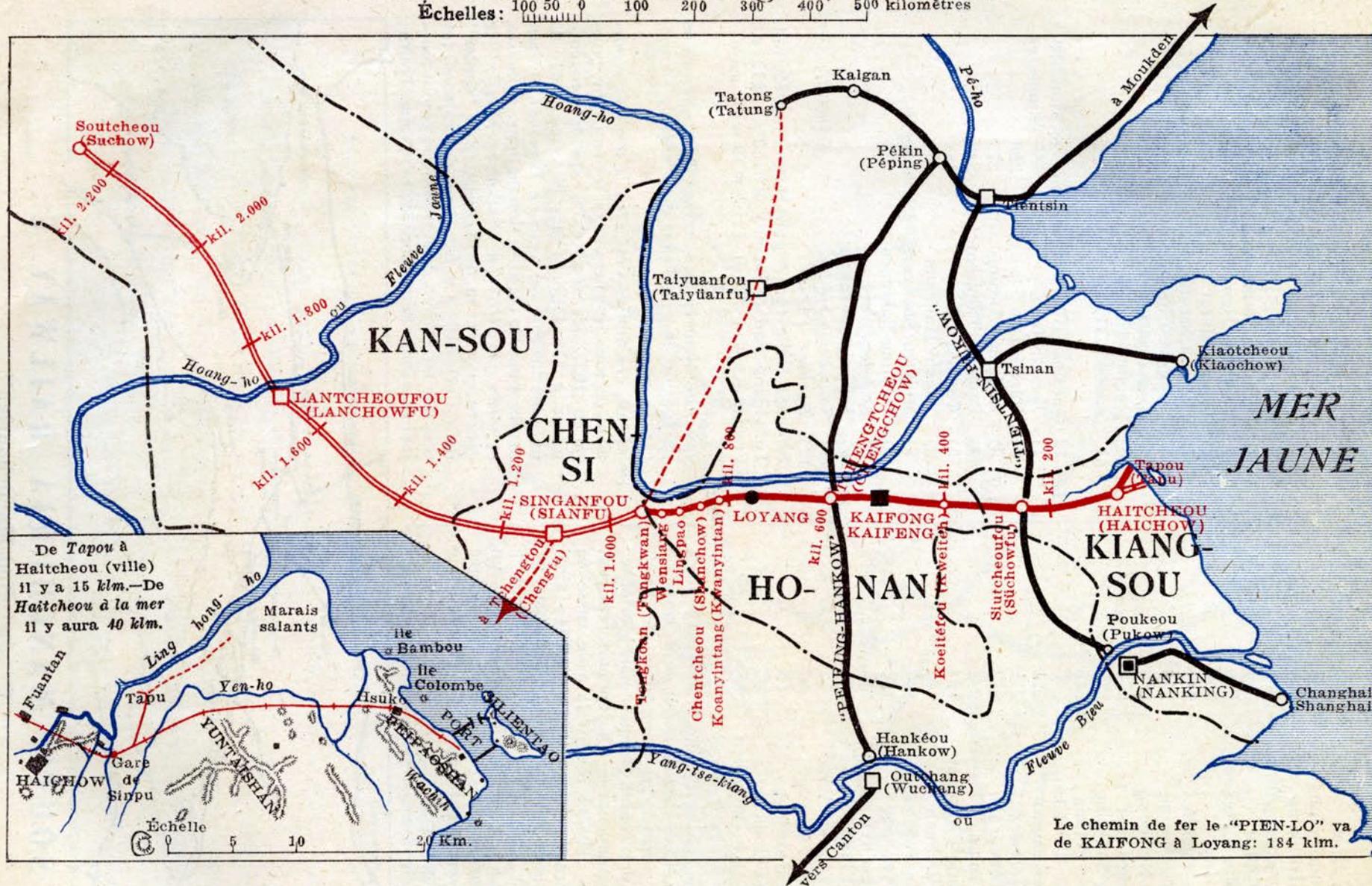


SOUTH MANCHURIA RAILWAY C^o.

Cie du "Sud-Mandchourien".

Le "LONG-HAI" (Lunghai) 隴海鐵路

Échelles: 100 50 0 100 200 300 400 500 kilomètres



LE "LONG-HAI" (LUNG-HAI) 隴海鐵路

Chemin de fer de Haïtchéou sur la mer Jaune à Lantcheoufou
(Lanchowfu) sur le Hoang-ho (Fleuve Jaune).

Longueur: 1.700 kilomètres.



Le "Long-hai", la grande artère transversale de la Chine, coupant à angle droit le "Tsing-pou" et le "Ping-han", et joignant la mer Jaune à la capitale du lointain Kan-sou, aura une longueur de 1.700 Klm., soit *le double* du chemin de fer français du Yun-nan: Haïphong, Hanoï, Yunnanfou 858 klm., ou bien encore *le double* du chemin de fer Paris-Méditerranée, le P.-L.-M. Paris, Lyon, Marseille 863 Klm.

En exploitation	Tapou-Kaifeng	475	kilomètres	
"	Kaifeng-Loyang	184	"	(le Pien-lo).
"	Loyang-Lingpao	183	"	
En construction	Lingpao-Sianfu	204	"	(la section Lingpao à Wenhsiang a été ouverte au trafic en septembre 1931; celle de Wenhsiang à Tongkouan le sera à la fin de l'année courante).
	Sianfu sera à	1046	kilomètres	de la mer Jaune

= Les galeries d'avancement du grand tunnel de Siashih (entre Shanchow et Kwanyintang) se sont rejointes le 13 février 1923. C'est le plus grand tunnel percé en Chine; il a 1.779 mètres de longueur, — presque tout entier dans le roc. Le travail fut effectué à la main sur 79 mètres, puis avec des perforatrices à air comprimé sur 1.700 mètres. L'avancement journalier était en moyenne de 7 mètres. Les conditions furent exceptionnellement difficiles. Ce travail fait honneur à notre

compatriote M^r Gérard, l'ingénieur en chef.

= La société "franco-belge" du Long-hai est aussi chargée de la construction de la ligne Tatong (Tatung) à Singanfou (Sianfu) par Taiyuanfou (Taiyüanfu) et la passe de Tongkouan (Tungkwan). Cette ligne, qui réunira le "Ping-soel" (Peping à Soei-yuen par Kalgan) au "Long-hai" aura 1.700 kilomètres. Le coût (prix) en est estimé à 200 millions de dollars.

= Le "Long-hai" a été construit en partie (tronçon oriental) à l'aide de capitaux et par des ingénieurs hollandais. (Communiqué par le Consulat de Hollande, à Shanghai).

= Les fonds de l'indemnité russe des Boxeurs doivent être employés à terminer la ligne du Long-hai.



En 1932, la locomotive arrivera à Sianfou la capitale du Chen-si. Les autorités militaires ont déjà construit un chemin de fer à voie étroite qui va jusqu'à Hwaying (au Chen-si) = M. Fleury, Belge, dirige ces très importants travaux; 12 tunnels ont été construits entre Lingpao et Tongkouan: le grand tunnel de Tongkouan est presque achevé.

La Politique de Pékin, 28 Mars 1931, p. 360.

L'AVENIR DE



HANGHAI

(CHANGHAI)

上海之將來

“LA RICHESSE D'UN PORT DÉPEND
DE SON OUTILLAGE”

“La Nature”, 1^{er} Octobre 1930, p. 295.

Au point de vue du *commerce*, le mouvement de Shanghai dépasse celui de tous les autres ports chinois, et presque *la moitié* de tout le commerce de la Chine passe par ce port. — Sur les 10.518 *automobiles* enregistrées au 1^{er} janvier 1932, 6.162 roulent dans la Concession Internationale de Shanghai, et 4.356 dans la Concession Française.

— Le dernier recensement (octobre 1930) ordonné par les autorités chinoises, fait de **Shanghai** la 5^e ville du monde (par ordre d'importance), après New-York, Londres, Berlin et Chicago, avec une population de 3.156.141 habitants (Paris en a 2.891.020), dont 2.901.739 Chinois et 53.000 Étrangers. Selon ce recensement, la *Concession française* a une population de 456.807 h. (Lyon 3^e ville de France a 579.700 h.), dont 15.149 Étrangers et 1.326 Français. Le Settlement International a une population de 1.007.868 habitants (Marseille 2^e ville de France, n'a que 800.800 h.), dont 36.471 Étrangers; et le *Plus Grand Shanghai* (The Greater Shanghai) (villages voisins des Concessions et réunis aux zones étrangères) 1.714.000 hab.

— Dans cette immense ville de Shanghai, il y a aussi 30.000 Russes et près de 30.000 Japonais.

On peut dire que la seule Concession française atteindra bientôt un demi-million d'habitants, et que près de 3.500.000 habitants (de 50 nationalités différentes) se coudoient dans cette immense et *cosmopolite* ville de Shanghai).

— Qui peut maintenant prévoir le développement prodigieux de cette ville monstre, dans un avenir prochain? Car, après avoir parcouru ce livre de Géographie, nous savons que c'est à Shanghai que *déferle le flot* d'or et de marchandises que la Chine Centrale produit et consomme; *débouché* égal comme importance, à celui de *tous* les autres ports ouverts réunis (Tientsin, Hankéou, Canton, etc.).

Les *Concessions* de cette ville sont une agglomération s'étendant en longueur sur 12 kilomètres, et en largeur sur 5 kilom. Depuis la Grande Guerre, il se construit *annuellement*, à Shanghai plus de 2.000 maisons modernes dont certaines à 13 étages, (le “Cathay Mansion” 60^m de hauteur, 14 étages, 270 appartements, sur la Concession française, était, en 1930 le plus haut building (édifice) de toute l'Asie). — La *Concession française* est une splendide ville moderne qui peut rivaliser avantageusement avec les plus grandes villes de France, ayant sa vie indépendante et propre, possédant une superficie de plus de 1.000 hectares (10 km².) une population de près de 500.000 habitants, 92 *kilomètres* de rues et de routes, des services publics et un budget de plus de 63 millions de francs. (Le budget en 1932 s'élevait à 5.721.731 taëls).

— La “Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai”, au capital de 100 millions de francs est en constante progression. L'affaire exploite un réseau de tramways de 25 kilomètres, le monopole de



Le Bund. Panorama de Shanghai, le long du Whangpou.

Les imposants “buildings” dont Shanghai s'enorgueillit à juste titre.
C'est là qu'est concentrée l'activité financière, commerciale et industrielle de l'immense cité.

A Shanghai, une **usine d'électrochimie** 電化工廠 a été édifée avec du matériel français, la première en Chine, produisant de l'acide chlorhydrique, de la soude caustique et du chlorure de chaux, par électrolyse du sel marin. Le matériel électrique (qui vient directement de France) comprend 3 commutatrices de 300 K. W. chacune et des moteurs d'une puissance totale de 150 chevaux. L'usine a été mise en marche le 9 Septembre 1930. M. Benoist en a monté l'installation et a obtenu une réussite complète.

Le **téléphone automatique** 電話自動機 à cadran rotatif fonctionne à Shanghai. En août 1930, la nouvelle Compagnie "Shanghai Telephone Co" acheta l'ancienne "Mutual Telephone Co" au prix de 10 millions de taëls. Elle a encore dépensé 12 millions pour les frais de construction de "9 Centrales" et d'installation. D'un système qui comprenait 30.000 lignes, la Compagnie actuelle a porté le chiffre à **125.000 lignes**. Le système à fiche pour les branchements téléphoniques a été remplacé par un système *automatique* du dernier modèle. Plusieurs ingénieurs du téléphone, les plus qualifiés du monde, ont consacré leur temps et leur savoir à ce grand problème électrique. = 2 Centrales fonctionnent sur la Concession Française = le "Montigny Central" d'une capacité maximum de 20.000 lignes, le "Pichon Central" assurant le service de 10.000 lignes. (Les appareils ont été importés de Paris). Bref, Shanghai n'a rien à envier au système automatique déjà employé à Oslo (Norvège), Bruxelles, Paris, Budapest, Rio de Janeiro, etc. etc.

LE "PLUS GRAND SHANGHAI"

The Greater Shanghai 大上海市

Le **Général HOANG FU**, ancien maire du Shanghai, et ancien ministre des Affaires étrangères, dans son discours à la cérémonie de la pose de la 1^{re} pierre du futur Hôtel de Ville: (le 7 Juillet 1931) a dit:

Shanghai est la clef de la destinée de la Chine toute entière, à tous les points de vue: politique, économique et diplomatique. C'est ce qui décida le Gouvernement national à créer la municipalité du Plus Grand Shanghai.

上海為中華全國之政治經濟產業貿易外交
軍事有重大關鍵之上海市故國民政府明
令頒布為大上海市
(廿年七月八日申報黃膺白演說)

Le général **Chang Chun** est l'administrateur énergique, dont l'ambition est de *créer une ville moderne* à côté de l'ancienne. L'œuvre entreprise va exiger des années, des efforts inlassables et des sommes considérables, mais elle sera *certainement réalisée*.

La Commission pour l'organisation du "Plus Grand Shanghai" fut fondée en 1929. Le Dr Shen Yi 沈怡 en fut l'ingénieur; il était aidé par des architectes américains et allemands. Dans le district de Kiangwan, on choisit un excellent emplacement de 100.000 "mcw" de terrain plat (entre Woosung au N, la Concession Internationale au S, le Wangpou à l'E et la voie ferrée de Woosung à Shanghai au S.-O. et à l'O: on ne pouvait faire meilleur choix (a better site could not be found).

Comme dans la nouvelle ville de Barcelone, en Espagne (cf. "La Nature", Janvier 1931, p. 10, *la ville du Plus Grand Shanghai* sera divisée en 3 districts (zones) distincts correspondant aux diverses fonctions: 1) district des *résidences*, 2) district de l'administration, des *affaires* et des spectacles, 3) district *industriel*. Avec la circulation intense actuelle et le formidable développement industriel, le Comité du "Greater Shanghai", devait avoir l'intuition des besoins futurs, *l'audace de voir large* et d'innover radicalement. Les plans ont été faits en conséquence. = Les artères (avenues) à grand trafic ont **60 mètres de largeur** pour rendre facile le flot continu des autos, autobus, tramways électriques sur rails et sans rail etc; les rues ordinaires auront une largeur de 30^m, et les autres 20^m.

Dans le District des affaires (Civic Central), se trouve, au centre, la Municipalité (The Mayor's building) avec 9 Bureaux. L'Hôtel de ville, situé à 4 milles du Bund (Sassoon Hotel) est au croisement de 2 grands boulevards de 60^m de largeur (O.-E. de la *nouvelle gare* de voyageurs à la rivière, et N.-S. de Woosung au District Spécial. = Le port de Woosung (l'avant-port) va être "équipé" d'après la technique moderne pour décongestionner le port de Shanghai. Bref, le "Plus Grand Shanghai" sera l'une des villes les plus modernisées du monde, et doit servir de modèle aux autres villes de Chine pour le trafic, l'hygiène et le confort.

= Un pont en acier de 1.800 pieds de long doit franchir le Whangpou à Nantao (entre la ville chinoise et le Poutong. Le prix est estimé à \$5.000.000 (dollars), et une firme allemande s'est chargée de l'entreprise... Les commerçants chinois poussent beaucoup cette entreprise, car le chiffre des affaires *augmentera* considérablement, tandis que le nombre des accidents mortels qui se produisent sur le Whangpou (la rivière de Shanghai), noyades, collisions, remous, etc. *diminuerait*.

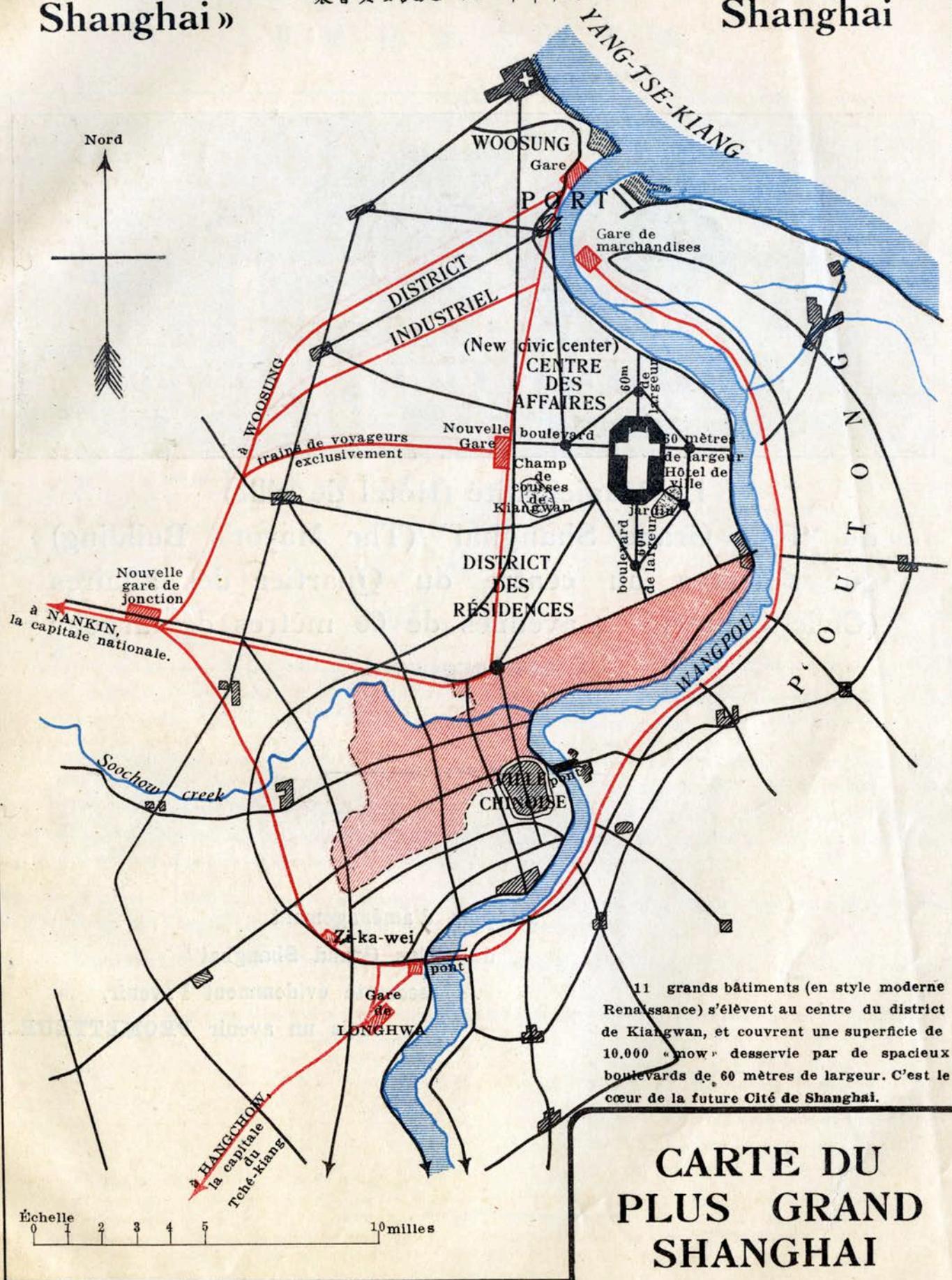
Les hommes politiques chinois, et notamment les membres les plus importants du Gouvernement national chinois *achètent des maisons* sur les Concessions étrangères de Shanghai, et *jamais* dans la ville (cité) chinoise, qui est cependant vaste et peut s'étendre indéfiniment. Toutes les grandes banques chinoises, tous les millionnaires chinois, toutes les grandes institutions commerciales chinoises se sont installées et continuent de s'installer sur les Concessions étrangères. Pourquoi? Pour y trouver la sécurité, l'ordre, le progrès et la liberté...

«The Greater Shanghai»

圖瞰鳥海上大

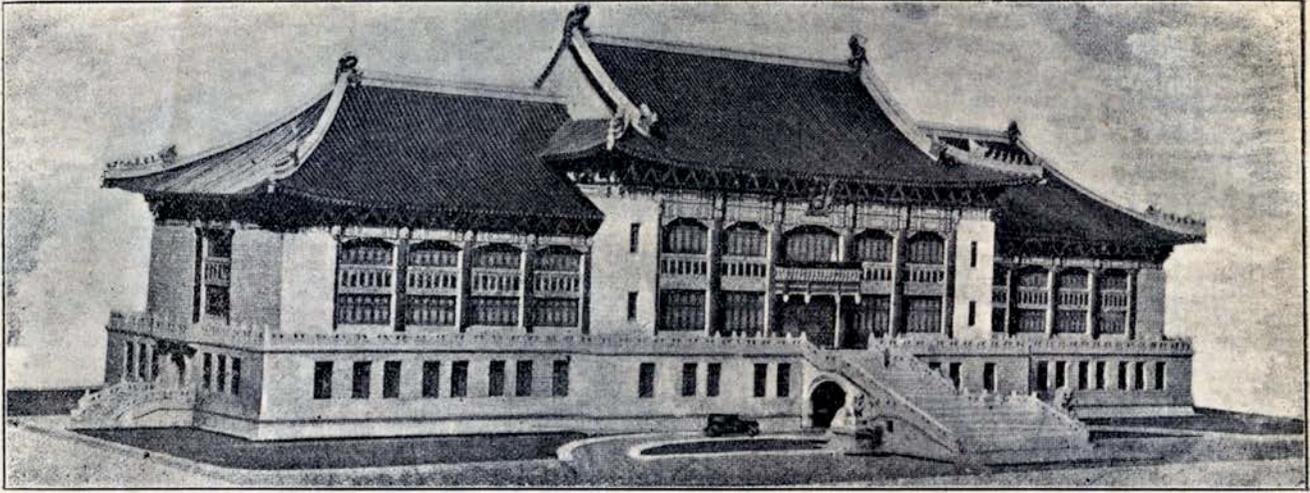
製會員委設建域區心中市市海上

Le Plus Grand Shanghai



11 grands bâtiments (en style moderne Renaissance) s'élèvent au centre du district de Kiangwan, et couvrent une superficie de 10.000 «mow» desservie par de spacieux boulevards de 60 mètres de largeur. C'est le cœur de la future Cité de Shanghai.

CARTE DU PLUS GRAND SHANGHAI

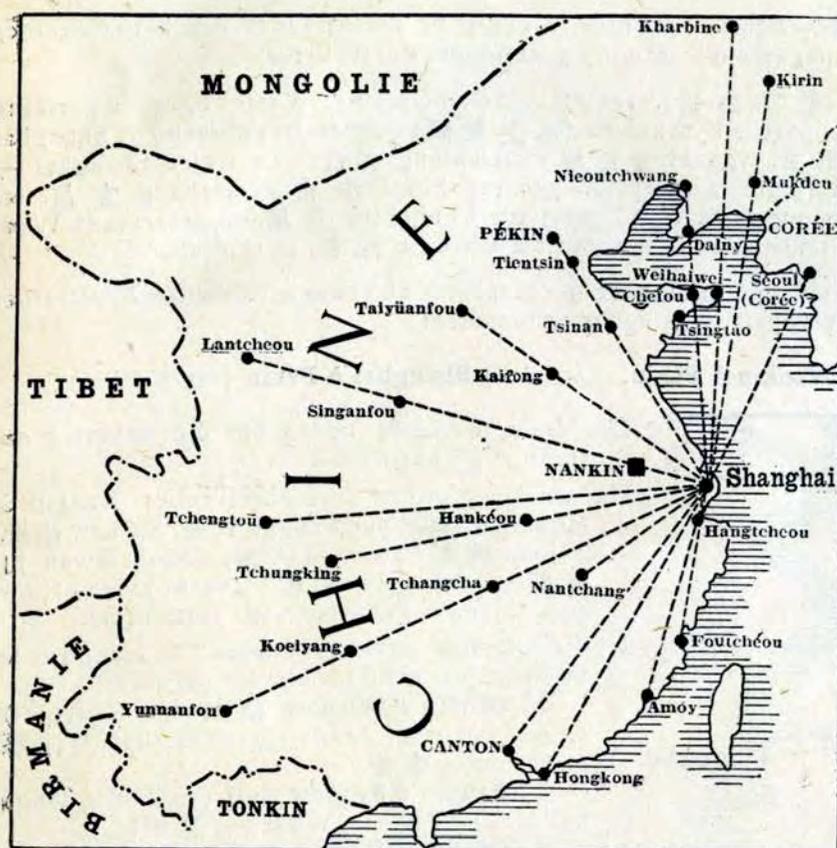


La Municipalité (Hôtel de ville)
du "Plus Grand Shanghai" (The Mayor's Building)
qui s'élèvera au centre du Quartier des affaires
(Civic Center) = 4 avenues de 60 mètres de largeur
y convergeront.

Le plan d'aménagement
du "Plus Grand Shanghai"
escompte évidemment l'avenir,
mais un avenir **PROMETTEUR...**

SHANGHAI, LE CENTRE DU COMMERCE DE LA CHINE.

中國商業之中心點



C'est là où converge le commerce de presque toute la Chine. La preuve en est qu'en 1930, les revenus des douanes maritimes de ce port ont été de 47,97 %, soit *près de la moitié* de tous les autres Ports ouverts de la Chine! Trafic énorme et richesse formidable... L'avenir de cette ville justifie les espérances les plus optimistes. Shanghai, avant 5 ans ne deviendra-t-elle pas la 3^e ville du monde, se classant immédiatement après New-York et Londres pour le commerce et pour la population? C'est notre opinion personnelle, à la vue de l'*afflux* 1) continu de la *population* et des capitaux 2) étrangers. L'avenir dira si nous avons eu tort!

= Pour donner une idée du développement prodigieux de Shanghai, on lit dans le Rapport des Douanes chinoises pour 1930: "Le **ciment**, a en Chine un débouché formidable.

A Shanghai on a employé 3 millions de barils, dont les 2/3 sont de provenance locale, le reste du Japon". Quelle est la ville d'Europe qui en a fait une telle consommation?

It has been predicted *by experts* that the present growth in population (in Shanghai), if continued at the rate of the past five years, will result in a population of between 5.000.000 and 6.000.000 in 1940. (The Far Eastern Review. June 1931, p. 348). Les *experts* ont prédit que si la population de Shanghai augmentait dans la même progression que les 5 dernières années, la ville compterait de 5 à 6 millions d'habitants en 1940.

1)=Au 17 janvier 1932, on comptait à Shanghai 82.216 *réfugiés* venus des régions dévastées par les inondations du Yangtsé, dont 30.000 sans moyens d'existence.

2)=A Londres, en février 1932, on estimait à 250 millions de livres environ, les seuls capitaux britanniques investis à Shanghai.

Shanghai est une véritable *Babylone* moderne où les fortunes se font et se défont avec une rapidité incroyable. Là, le dollar règne en maître!

Exportations de Shanghai	
pour une valeur de	
499 millions de taëls en 1929.	
534 " " en 1930.	

L'AVIATION EN CHINE 在中國之航空綫

La navigation aérienne s'est assez bien développée en Chine, à cause de l'insuffisance des bonnes routes et des voies ferrées. Quatre Compagnies d'aviation y fonctionnent actuellement.

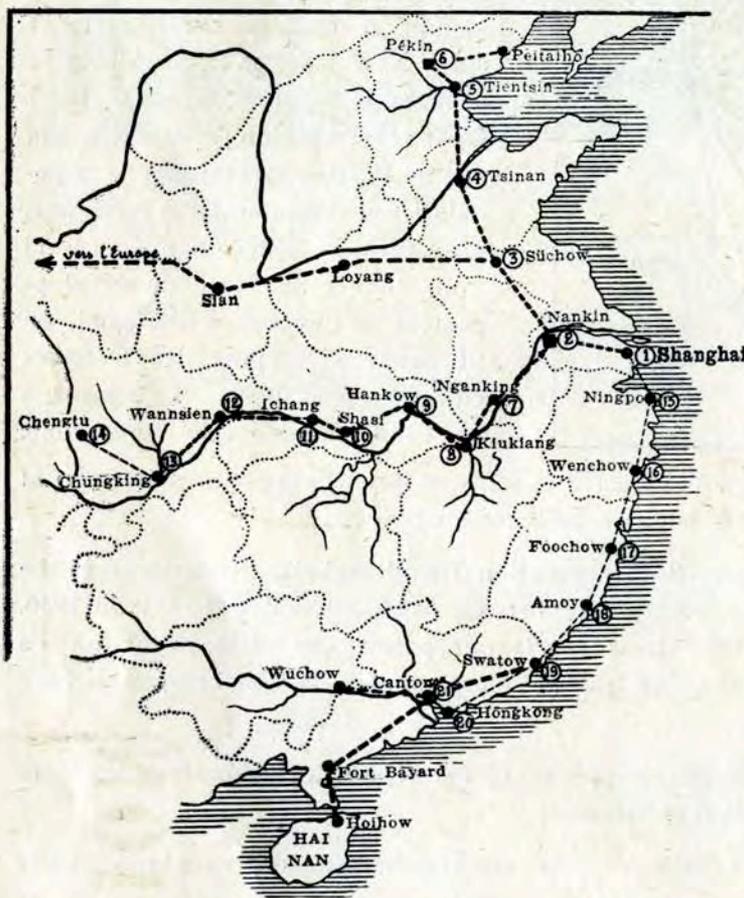
1°) La "National Aviation Corporation" (航空公司), société sino-américaine. Cette ligne importante remonte le Yang-tse-kiang. Des appareils hydravions (水上飛艇) quittent régulièrement Shanghai pour Hankow 漢口, par Nankin 南京, Nganking 安慶 et Kiukiang 九江. Le trajet Shanghai — Hankow s'effectue en 7 heures. La ligne a été prolongée sur Shasi 沙市 et Itchang 宜昌, et, depuis le 21 octobre 1931, l'avion pique droit vers l'ouest sur Chungking 重慶, en desservant Wansien 萬縣. C'est la ligne du Se-tchoan qui doit aboutir à Chengtu 成都, la capitale.

2°) La "National Aviation Corporation" en coopération avec la compagnie américaine "Aviation Exploration Inc". (filiale du groupe Curtiss) prévoyait trois lignes principales :

1) Nankin à Canton,

2) Nankin à Pékin,

3) Shanghai à Pékin (via Nankin).



Ces deux dernières lignes ont été ouvertes au trafic le 1^{er} avril 1931.

Un service régulier doit aussi relier Nankin à Moukden 瀋陽, par Pengpu 蚌埠, Süchow 徐州, Tsinan 濟南, Tientsin 天津, Shanhaikwan 山海關 et Chinchow 錦州. Quatre avions français doivent fonctionner sur cette ligne.

3°) Le "Canton aviation bureau" a inauguré le 1^{er} décembre 1930, un service qui relie :

1) Canton à Wuchow 梧州 (au Koang-si) en une heure et demie, par Samshui 三水縣 et Shiuhing 肇慶;

2) Canton à Swatow 汕頭 (au Koang-tong) 357 km. en 3 h. par Waichow 惠州;

3) Canton à Hoihow 海口所 (île de Hai-nan 海南) par Fort-Bayard (Koangchowwan 廣州灣).

Le tarif pour *passagers* est de 25 cents par mille parcouru.

4°) L'*Eurasia* (Europe-Asie). En août 1930, le Gouvernement Chinois a signé le contrat avec la société allemande *Lufthansa* pour la formation de cette compagnie sino-allemande au capital de 3 millions de dollars.

Trois lignes aériennes étaient projetées :

1) Shanghai-Berlin par Pékin, la Mandchourie et la Sibérie,

2) Shanghai-Berlin par Nankin, Tientsin, Pékin, la Mongolie (Ourga) et la Sibérie,

3) Shanghai-Berlin par Nankin, Süchow, Loyang, Sian, le Kan-sou, le *Sin-kiang* et le Turkestan.

= Aucune de ces lignes ne peut réaliser de bénéfices, les frais d'installation et d'exploitation étant formidables. Leur utilité est incontestable pour la correspondance, le courrier étant ainsi transporté très rapidement. Quant aux passagers, ils sont plutôt rares, étant donné les dangers (incendie, chute brutale) de ce mode de locomotion, et surtout le prix exorbitant des voyages. Par exemple, de Shanghai à Pékin il faut payer 260 dollars pour un voyage d'aller, alors que par le train, le billet de 2^e classe du même trajet ne coûte que 78 dollars aller et retour! Donc, seuls des privilégiés du sort (特別階級) peuvent maintenant user de l'avion, et, c'est le Gouvernement National, en définitive, qui supporte tous les frais de cette locomotion de luxe. Il est certain que de bonnes routes automobiles seraient plus utiles, pour le peuple, que ces lignes aériennes fort dispendieuses...



L'AVIATION EN ASIE

— Lignes en exploitation
 - - - Lignes projetées

1 = Un service aérien (quotidien, excepté le Dimanche) fonctionne entre Dairen (au Liao-ning) et Tokyo, via Séoul et Osaka. Temps : 7^h50. Prix : 145 yens.

2 = Service aérien (2 fois par semaine) de Nankin à Loyang (au Ho-nan) dollars \$100, à Sianfu (capitale du Chen-si) \$175, et à Lanchow (capitale du Kan-sou) \$405.

3 = Le service aéropostal Saïgon-Marseille vient d'être considérablement accéléré, et réduit à 8 jours 1/2. Le service par voie ferrée entre Haïphong et Saïgon n'est plus que de 2 jours 1/2 et concorde avec le départ des avions pour l'Europe. Une *lettre envoyée de Chine* pour n'importe quelle ville européenne, via Marseille, en plus de l'affranchissement au tarif international habituel, coûte 3 dollars.

4 = Pour la première fois, le 12 août 1932, un avion de "l'Eurasia" avec du courrier à destination de l'Europe a suivi la nouvelle ligne Nankin, Loyang, Sianfou, Lanchow et *Urumchi* (au Sin-kiang). L'avion a gagné ensuite la station la plus voisine du "Transsibérien."

Légende explicative de la carte et notes complémentaires.

Les lignes en gros pointillé indiquent les routes aériennes en activité.

Les lignes en petit pointillé indiquent les prolongements ou nouveaux trajets projetés.

Les 3 grandes routes aériennes sont donc :

- 1) **Nankin-Pékin**, en 7 heures, par Süchow, Tsinan et Tientsin. (Courrier quotidien, sauf le dimanche).
 - 2) **Nankin-Hankow-Chungking**, (Courrier postal) par Anking, Kioukiang, Hankow, Shasi, Itchang, Wanshien.
 - 3) **Nankin-Shanghai**, en 2^h,30. (Courrier postal aérien quotidien, sauf le lundi).
- § Nankin est maintenant la plate-forme (le centre) de l'aviation 航空中心點 en Chine.

(1) Le prolongement du service entre Hankow et Chungking fut inauguré le 21 octobre 1931. Départ de Hankow : mercredi et samedi. Sur ce parcours, une *lettre de Shanghai* est tarifée à 30 cents par 20 grammes en plus des tarifs ordinaires. Le voyage de Itchang à Chungking s'effectue ainsi en 7 heures, au lieu des 4 longs jours qu'on met en remontant les terribles rapides du Yang-tsé!

(2) Par suite du rapprochement entre Nankin et Canton, on s'accupe actuellement de la création d'une ligne aérienne qui relierait Shanghai et Canton par un service d'hydravions. Cette ligne desservirait Ningpo, Wenchow, Foochow, Amoy, Swatow et Hongkong.

LA POSTE AÉRIENNE

ASIE-EUROPE 歐亞航空郵政



Sur la ligne du Se-tch'ouan...

(Shanghai à Berlin) : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Par air: 7 jours.} \\ \text{Par mer 40 ,, (jusqu'à Londres).} \\ \text{Par Transsibérien 16 jours ,,} \end{array} \right.$

La nouvelle ligne "Eurasia" mettra Shanghai à 6 jours de Berlin, lorsqu'un accord aura été conclu avec les Soviets pour le survol de la Sibérie (de Manchouli à Irkousk (800 km.).

—Nankin est actuellement la "plaque tournante" de l'aviation en Chine :

- 1) pour Pékin, Manchouli et l'Europe; 2) pour Shanghai; 3) pour Hankéou, Itchang, Wanshien, Tchongking et bientôt Tchengtou, au cœur de la Chine...
- 3) Des avions amphibies Loening "assurent le service quotidien (sauf le lundi) pour courrier et voyageurs entre **SHANGHAI, NANKIN** (\$ 60), Anking (Nganking), *Kioukiang* (\$ 104), **Hankéou** (\$ 200), Chasi, **Itchang** (Hankow-Ichang \$ 87) et Tchongking \$ 300.

Le "China Aviation Co" 中國航空公司 a inauguré le 21 octobre 1931 la ligne Hankéou-Tchongking (ligne du Se-tch'ouan) cf. notre article dans la revue "En Famille", Janvier 1932.

—La nouvelle ligne aérienne Shanghai-Berlin passera par Ourcunchi (dans la province du Sin-kiang) et Semipalatinsk (en Russie d'Asie). L'ancienne route par la Mandchourie a été abandonnée à la suite d'incidents regrettables, 2 aviateurs allemands ayant dû atterrir après avoir essuyé *des coups de feu* et ensuite avoir été retenus *prisonniers* par une tribu mongole.

—Il faut savoir que l'installation et l'entretien du *seul* service aérien Shanghai — Hankéou revient à un demi-million de dollars par an! Le Gouvernement est donc obligé de combler le déficit; et les prix sont si exorbitants (Nankin à Pékin 200 dollars, Shanghai à Pékin \$ 260, Shanghai à Hankéou \$ 200, Hankéou à Tchongking \$ 300), soit, au total \$ 500 de Shanghai à Tchongking), que seuls, les *privilegiés* peuvent s'offrir des voyages. Bref, comme le disait si sagement M. G. Moresthe, l'éminent directeur du "Journal de Shanghai" (10 avril 1931, p. 4). "Quant à toutes ces lignes aériennes, c'est très bien, mais un *réseau de routes* serait beaucoup *plus utile* au peuple chinois".

LES BONNES ROUTES DE LA CHINE.

全國汽車路

La question du développement routier vient en tête du programme de reconstruction de la Jeune Chine.

D'après les statistiques de la "National Good Roads Association of China", en Mai 1931, la Chine avait 117.343 li (39.114 milles) de routes. Voici les chiffres officiels pour chaque province.

		Routes construites (en li)	en construc- tion ou en projet
1) le Koang-tong	廣東	12.218	9.982
2) le Koei-tcheou	貴州	6.790	6.310
3) le Kan-sou	甘肅	6.010	1.000
4) le Ho-nan	河南	5.710	1.000
5) le Kiang-sou	江蘇	5.557	500
6) le Se-tch'oan	四川	5.426	4.074
7) le Chan-tong	山東	4.990	2.000
8) le Tchahar	察哈爾	4.864	2.400
9) le Koang-si	廣西	4.820	2.500
10) la Mongolie Extérieure	外蒙古	4.550	9.000
11) le Sui-yüan	綏遠	4.342	2.000
12) le Liao-ning	遼寧	4.165	2.300
13) le Ning-shia	甯夏	4.115	2.600
14) le Jehol	熱河	4.055	2.000
15) le Chan-si	山西	3.925	4.100
16) le Chen-si	陝西	3.809	500
17) le Ngan-hoei	安徽	3.776	6.700
18) le Kirin	吉林	3.690	3.500
19) le Hé-long-kiang	黑龍江	3.585	1.600
20) le Fou-kien	福建	2.603	7.500
21) le Hou-pé	湖北	2.465	6.600
22) le Ho-pé	河北	2.437	6.700
23) le Hou-nan	湖南	2.404	3.500
24) le Yun-nan	雲南	2.385	9.500
25) le Sin-kiang	新疆	2.300	4.000
26) le Kou-kou-nor	青海	1.980	5.000
27) le Tché-kiang	浙江	1.978	7.000
28) le Kiang-si	西江	1.395	2.500
29) le Si-k'ang	西康	999	4.000

Total: 117.343 li (39.144 milles) 120.266 li (40.022 milles)

"Là où les trains n'arrivent pas les automobiles arrivent!"

Quelques remarques suggestives:

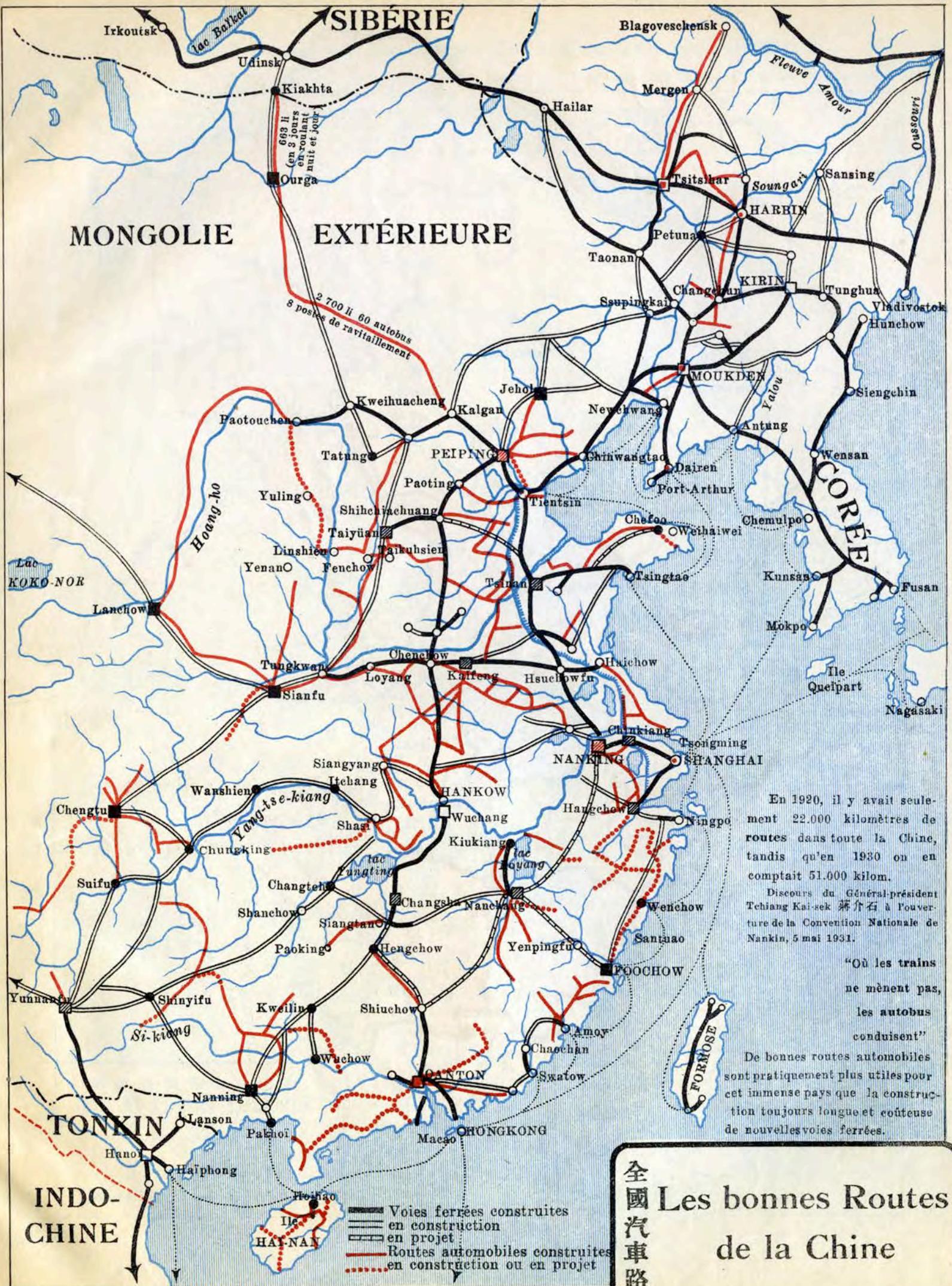
- 1) Le **Koang-tong** vient en tête (is leading the other provinces in road building activities) avec ses 4.072 milles de routes construites et ses 3.327 milles de routes en construction...
- 2) Le **Koei-tcheou**, une autre province du Sud de la Chine, arrive bon second avec ses 2.263 milles de routes terminées. Le gouvernement provincial a dressé un plan gigantesque (stupendous) pour construire, dans un prochain avenir, un ruban de 2.133 milles de longueur.
- 3) Le **Kan-sou** tient le 3^e rang avec ses 2.005 milles de routes achevées.
- 4) La province du **Kiang-sou** a 1.852 milles de routes automobiles.
- 5) Le **Si-k'ang**, à l'ouest du Se-tch'oan se propose de construire 4.000 li de bonnes routes.
- 6) La province du **Liao-ning** (jadis appelés le Fong-tien), à la fin de Mai 1931 avait un total de 1.385 milles de routes, mais la fin de cette année verra le chiffre très augmenté. En effet, le général *Chang Hsueh-liang* 張學良 le maître de la Mandchourie "the Manchurian ruler" s'intéresse énormément au développement des routes de ses 3 provinces, et il a placé de fortes sommes (allotted a huge fund) dans cette entreprise qu'il a compris être capitale pour le développement économique de "sa riche Mandchourie".

Un projet grandiose de routes nationales.

M. Lien Cheng-hai 連聲海 vice-ministre politique des Chemins de fer a tracé un programme de grande envergure pour la construction de **160.000 kilomètres de routes nationales**. La commission a déterminé **12** principales routes à construire en 20 ans, divisés en 4 périodes de 5 années chacune:

- 1^{re} période 1930-1934: 1) Construction de la route de *Nankin* au Koang-si; 2) de *Nankin* au Yun-nan et au Si-k'ang; 3) de *Nankin* au Tibet; 4) du Fou-kien au Sin-kiang; 5) du Suiyüan au Sin-kiang.
- 2^e période 1935-1939: 1) Route de *Nankin* au Yun-nan et au Si-k'ang; 2) de *Nankin* au Tibet; 3) du Fou-kien au Sin-kiang; 4) de *Nankin* à la Mongolie; 5) de *Nankin* au Hé-long-kiang; 6) du Chen-si au Koang-si.
- 3^e période 1940-1944: 1) Route de *Nankin* au Yun-nan et au Si-k'ang; 2) de *Nankin* au Tibet; 3) du Fou-kien au Sin-kiang; 4) route de Tchang-Yuen.
- 4^e période 1945-1949: 1) Route du Kan-sou au Tibet et au Sin-kiang; 3) du Suiyüan au Sin-kiang; 3) du Hé-long-kiang à la Mongolie et au Sin-kiang; 4) route de Ti-So (Tibet à Sola). "La réalisation de ces grands projets, conclut M. Lien, présentera des facilités inappréciables pour les échanges, et assurera des communications rapides en Chine. Elle permettra en outre au monde entier de placer ses produits sur les marchés les plus reculés de notre immense pays lequel n'est, jusqu'à présent, que partiellement ouvert au commerce international".

La route **Chung Shan**, (autre nom de Sun Yat-tsen) reliant Wousong à Longfo (Lunghua) a 21 km. de longueur et 8^m de largeur = 7 autos peuvent y rouler de front sur les parcours les plus larges.



MONGOLIE EXTÉRIEURE

En 1920, il y avait seulement 22.000 kilomètres de routes dans toute la Chine, tandis qu'en 1930 on en comptait 51.000 kilom.

Discours du Général-président Tchiang Kai-sek 蔣介石 à l'ouverture de la Convention Nationale de Nankin, 5 mai 1931.

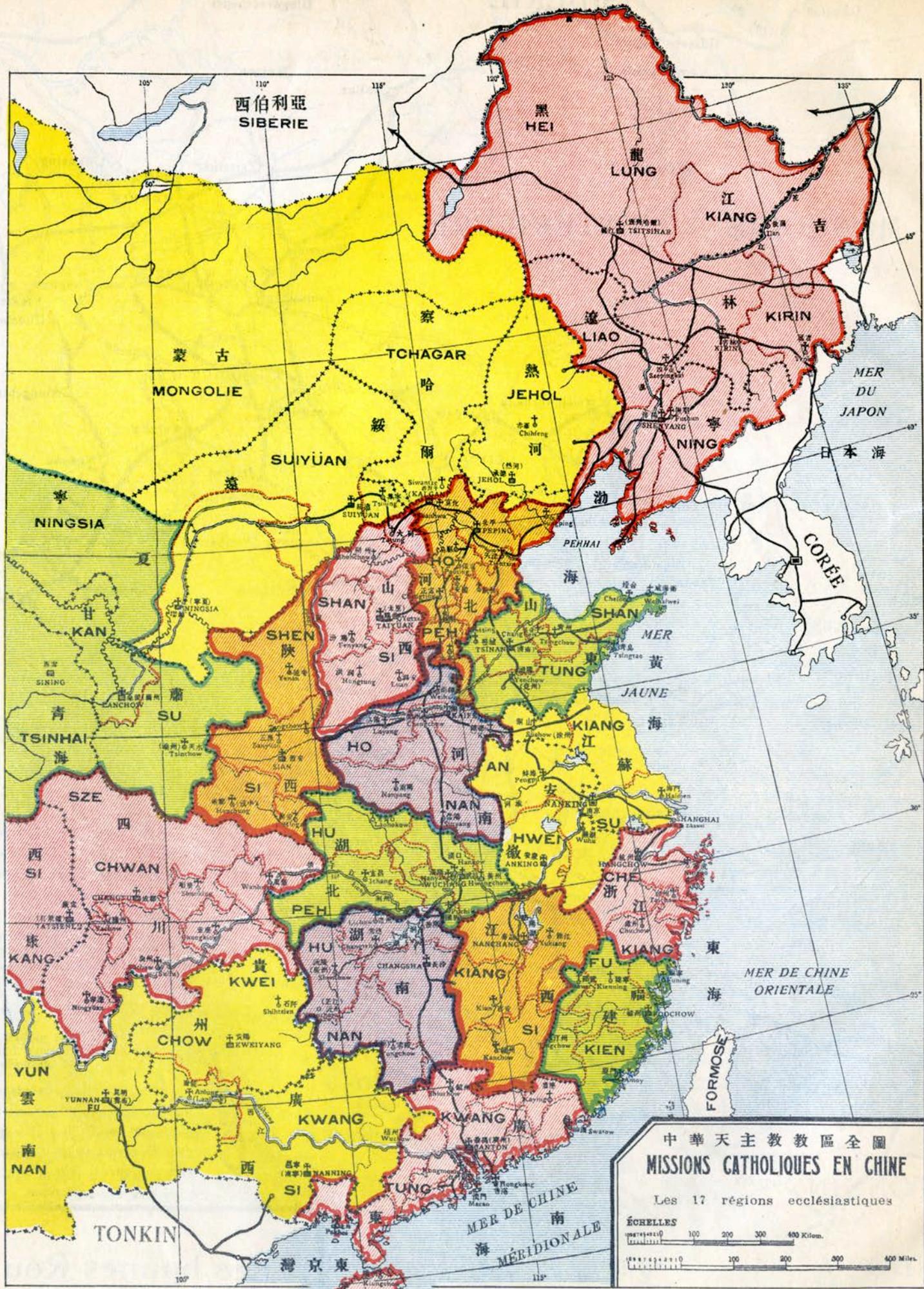
"Où les trains ne mènent pas, les autobus conduisent"

De bonnes routes automobiles sont pratiquement plus utiles pour cet immense pays que la construction toujours longue et coûteuse de nouvelles voies ferrées.

全國汽車路

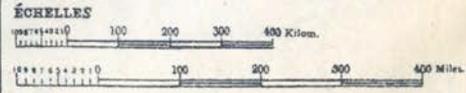
Les bonnes Routes de la Chine

- Voies ferrées construites
- - - en construction
- - - en projet
- Routes automobiles construites
- · · en construction ou en projet



中華天主教教區全圖
MISSIONS CATHOLIQUES EN CHINE

Les 17 régions ecclésiastiques

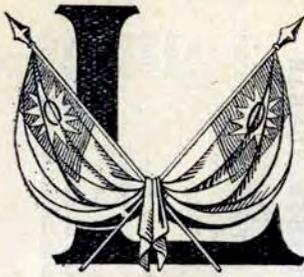


1 Evêché (Macao) 主教區; 72 Vicariats Apostoliques 代牧區; 27 Préfectures Apostoliques 樞牧區; 13 Missions Indépendantes 自立區, soit 113 Missions groupées en 17 Régions ecclésiastiques.

- N.B. 1) Une Délégation Apostolique a été érigée pour la Chine en 1922: le Délégué Apostolique réside à Péking.
 2) En juillet 1931: 2152 Missionnaires étrangers et 1510 Prêtres chinois; - 13 Missions confiées au clergé chinois.
 3) Quelques Missions en préparation sont indiquées en retrait et entre parenthèses.
 4) Les Préfectures Apostoliques sont indiquées par un astérisque (*), et les Missions Indépendantes par une petite croix (+).

Missions	Erigées en	Confiées aux	Catholiques	Missions	Erigées en	Confiées aux	Catholiques
1ère Région: MONGOLIE 蒙古							
Jehol	1883	Scheut (C. Imm. Cor. Mar.)	45 225	Changsha	1856	Franciscains	7 631
Ningsia	1922	"	19 787	Hengchow	1930	"	15 827
Siwantze	1840	"	30 821	Changteh	1879	Augustiniens	17 192
Suiyuan	1883	"	29 439	Lichow*	1931	"	"
Tsining	1929	Clergé séculier	26 631	Yochow*	1931	"	"
Chihfeng*	1932	"	"	Shenchow*	1925	Passionistes	2 488
Urga*	1922	"	"	Yungchow*	1925	Franciscains	8 492
		(1) - Erigée en principe, n'a pas encore pu être constituée.		(Lengshuitan 冷水灘)		"	"
				(Paoking 寶慶)		"	"
2ème Région: MANDCHOURIE 東三省							
Ilan*	1928	Bénédictins de Ste-Odile	1 152	12ème Région: HUNAN 湖南			
Kirin	1898	M.-E. de Paris	21 526	長沙	1856	Franciscains	7 631
Moukden	1838	"	31 393	衡州	1930	"	15 827
Fushun*	1932	M.-E. de Maryknoll	"	常德	1879	Augustiniens	17 192
Szepping kai	1929	M.-E. de Québec	4 861	岳州	1931	"	"
Tsitsihar	1928	M.-E. de Bethléem (Suisse)	6 757	辰州	1925	Passionistes	2 488
Yenki*	1928	Bénédictins de Ste. Odile	12 257	永州	1925	Franciscains	8 492
3ème Région: HOPEH 河北							
Ankwo	1924	Lazaristes chinois	29 568	13ème Région: KIANGSI 江西			
Chaohsien	1929	Clergé séculier	32 087	贛州	1920	Lazaristes	18 470
Chengting	1856	Lazaristes	58 307	吉安	1879	"	18 510
Paoting	1910	Clergé séculier	77 796	南昌	1846	"	29 344
Pekin (Pepings)	1890	Lazaristes	270 534	餘江	1885	"	29 635
Sienhsien	1856	Jésuites	105 503	14ème Région: CHEKIANG 浙江			
(Nanking 南京)		"	"	杭州	1910	Lazaristes	32 867
(Taming 大名)		"	"	寧波	1838	"	49 215
Sianhwa	1926	Clergé séculier	28 649	處州	1931	M.-E. de Scarboro Bluffs	4 931
Tientsin	1912	Lazaristes	49 942	台州	1926	Lazaristes chinois	"
Yih sien*	1929	Stigmatisés de Véronique	3 201	15ème Région: FUKIEN 福建			
Yungnien*	1929	Clergé séculier	39 685	廈門	1883	Dominicains	14 039
Yungping	1899	Lazaristes	27 090	福州	1696	"	30 563
4ème Région: SHANTUNG 山東							
Changtien*	1929	Franciscains	16 140	建寧	1931	"	29 968
Chefoo	1894	"	21 596	建寧	1923	Salvatoriens	1 592
Iduhsien*	1931	"	"	邵武	1929	Dominicains	1 936
Welhaiwei*	1931	"	"	汀州	1923	"	"
Tsinan	1839	"	"	16ème Région: KWANGTUNG 廣東			
Lintsing*	1931	Clergé séculier	31 191	廣州	1858	M.-E. de Paris	15 198
Tsingtao	1925	Steyl (Soc. Verbe Divin)	30 512	海南	1929	S. des SS. CC. de Picpus	1 079
Yenchow	1885	"	95 715	香港	1841	Inst. Pont. de Milan	31 037
5ème Région: SHANSI 山西							
Feryang (Fenchow)	1926	Clergé séculier	12 301	嘉應	1929	M.-E. de Maryknoll	7 707
Luan	1890	Franciscains	40 180	江門	1924	"	7 896
(Hungtung 洪洞)		Clergé séculier	"	北海	1920	M.-E. de Paris	11 701
Shohchow*	1926	Franciscains	6 076	韶州	1920	Salésiens	3 762
Taiyuan	1844	"	24 898	汕頭	1914	M.-E. de Paris	23 996
Yutze*	1931	"	"	澳門	1575	Clergé séculier portug. Jésuites	14 000
Tatung*	1922	Scheut (C. Imm. Cor. Mar.)	4 816	17ème R. KWANGSI, KWEICHOW, YUNNAN			
				貴陽	1846	M.-E. de Paris	23 335
				石阡	1932	MM. du S.-C. d'Issoudun	10 067
				南寧	1875	M.-E. de Paris	4 899
				大理	1929	PP. de Bétharram	1 428
				梧州	1930	M.-E. de Maryknoll	1 448
				雲南府	1840	M.-E. de Paris	17 396
				Total général 2 532 841 catholiques			
				au lieu de 2 490 192, (en 1930).			

L'ORGANISATION DU GOUVERNEMENT NATIONAL DU KOUO-MIN-TANG 國民黨 (Parti Nationaliste).



國民黨

La Chine s'est érigée en République en 1912. Elle a eu plusieurs constitutions; d'après la dernière, qui date de 1928, le Gouvernement national se compose du Président du Gouvernement national qui est en même temps président du Conseil d'État, et de 5 Yuan (conseils): le Conseil exécutif, le Conseil législatif, le Conseil judiciaire, le Conseil d'examen, le Conseil de contrôle. Le Conseil exécutif se compose de 10 ministères et de 2 commissions. Jusqu'à présent, la nouvelle constitution ne possède pas de parlement. En fait, le Gouvernement est entre les mains d'une organisation dite **Kouo-Min-Tang**

“Le Kouomintang est un groupe révolutionnaire. C'est lui qui *unifie la Chine* et qui concentre tous ses efforts à la reconstruction du pays; et la nation toute entière doit travailler de tout cœur avec *le parti*”. (Discours du général Tchiang Kai-cheh 蔣介石 à l'ouverture de la Convention nationale du Peuple, à Nankin (Auditorium de l'Université) 5 Mai 1931.

Loi organique du 4 octobre 1928. Le gouvernement national se compose: du *Conseil d'État*, dont le *président* est le chef du gouvernement, et de 5 Comités suprêmes: *Exécutif*, *Législatif*, *Judiciaire*, *Examinatoire* et de *Contrôle*. = Le Comité *exécutif* comprend 10 ministères.

= **Pavillon**: fond rouge, champ bleu foncé à l'angle supérieur côté hampe; au milieu du dit champ, soleil blanc à douze rayons.

Le Gouvernement national Chinois, en janvier 1932, était composé comme suit:

YUAN

Président du gouvernement: Lin Sen 林森.
Président du *yuan exécutif* dont les attributions sont similaires à celles d'un président de conseil: Sun Fo 孫科.

Président du *yuan législatif*: Chang Chi 張繼
„ du *yuan judiciaire*: C. C. Wu 伍朝樞
„ du *yuan d'examen*: Tai Chi-tao 戴季陶
„ du *yuan de contrôle*: Yu Yu-jen 于右任

MINISTÈRES

Intérieur	Li Wen-fan	李文範
Affaires étrangères	Eugène Chen	陳友仁
Guerre	Ho Ying-ching	何應欽
Marine	Chen Shao-kwan	陳紹寬
Communications	Chen Ming-shu	陳銘樞
Instruction publique.....	Chu Chia-hwa	朱家驊
Justice	Lo Wen-kan	羅文幹
Finances	Huang Han-liang	黃漢樑
Industries	Chen Kung-po	陳公博
Chemins de fer	Yeh Kung-cho	葉恭綽
Commission des affaires tibétaines et mongoles; président: Shih Ching-yuan 史靖寰		
Commission nationale pour la suppression de l'opium; président: Liu Jui-heng 劉瑞恆		

CONSEIL CENTRAL POLITIQUE

Le comité permanent du C. C. P, la plus haute autorité politique du gouvernement, est composé de 3 membres:

MM. Wang Ching-wei 汪精衛
Hu Han-min 胡漢民
et le général Chiang Kai-shek 蔣介石

COMITÉ CENTRAL EXÉCUTIF

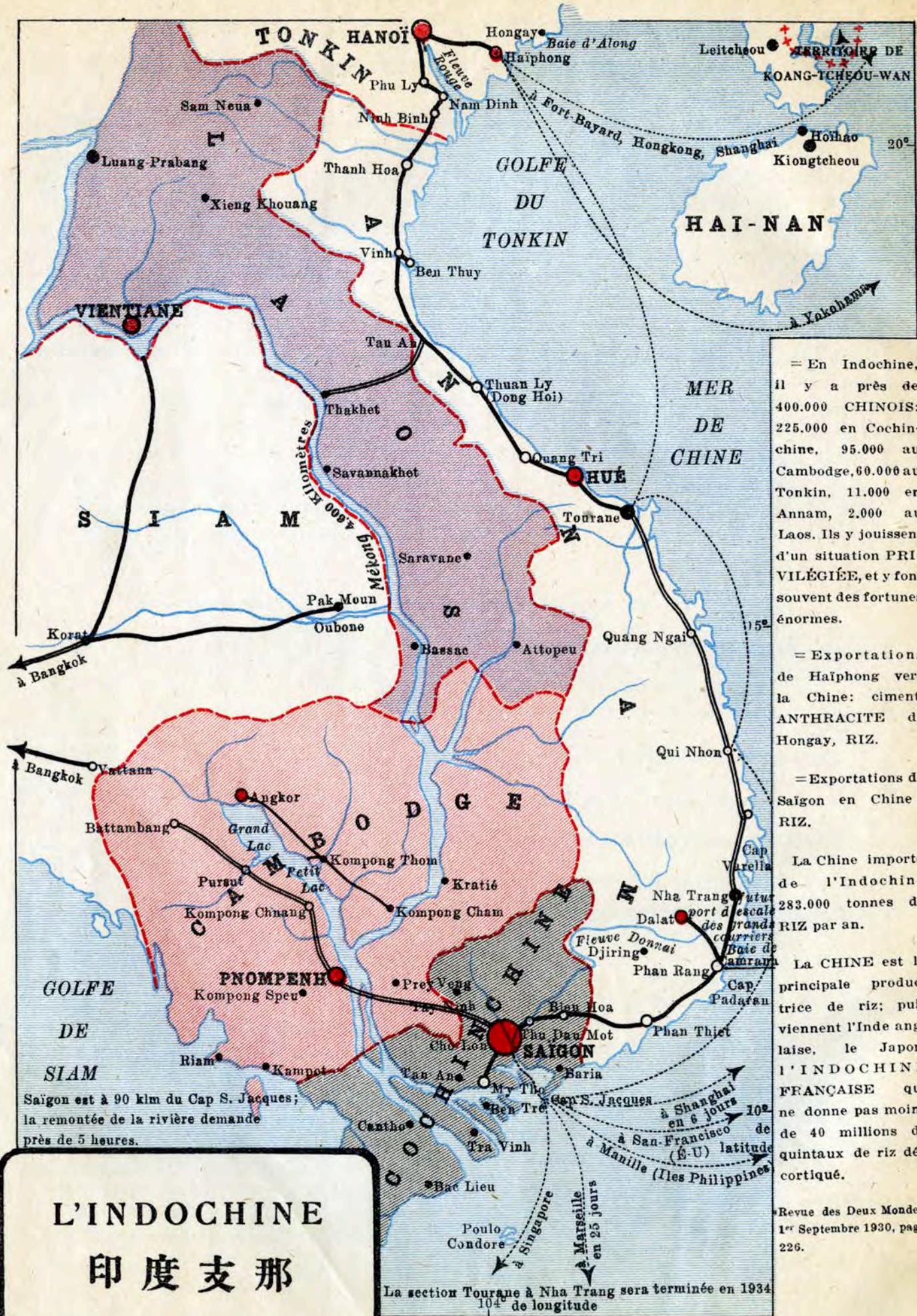
Il se compose de 36 membres.

COMITÉS DU PARTI KUOMINTANG

4 Commissions:

- 1) de publicité ou de propagande
Président Shao Yuan-chung 邵元冲.
- 2) d'organisation des masses populaires
Président Chang Chi-pen 張知本.
- 3) des affaires du parti
Président Chou Chi-kang 周啓剛.
- 4) d'organisation, qui a comme président le général Wu Te-cheng 吳鐵城 le maire du “Plus Grand Shanghai”.

La Revue nationale chinoise 中國國民
集誌, Janvier 1932, p. 212, 213, 214.



L'INDOCHINE
印度支那

= En Indochine, il y a près de 400.000 CHINOIS: 225.000 en Cochinchine, 95.000 au Cambodge, 60.000 au Tonkin, 11.000 en Annam, 2.000 au Laos. Ils y jouissent d'une situation PRIVILÉGIÉE, et y font souvent des fortunes énormes.

= Exportations de Haiphong vers la Chine: ciment, ANTHRACITE de Hongay, RIZ.

= Exportations de Saïgon en Chine: RIZ.

La Chine importe de l'Indochine 283.000 tonnes de RIZ par an.

La CHINE est la principale productrice de riz; puis viennent l'Inde anglaise, le Japon, l'INDOCHINE FRANÇAISE qui ne donne pas moins de 40 millions de quintaux de riz décortiqué.

Revue des Deux Mondes, 1^{er} Septembre 1930, page 226.

Saïgon est à 90 km du Cap S. Jacques; la remontée de la rivière demande près de 5 heures.

La section Tourane à Nha Trang sera terminée en 1934 de longitude

LE COMMERCE DE L'INDOCHINE.

安南商業



R *Paul Doumer*, ancien Président de la République Française, fut gouverneur-général de l'Indochine dès 1896. C'est lui qui a mis sur pied un programme comportant 3.200 klm. de rails, qui a *infusé* à l'Indochine un sang nouveau, et l'a fait entrer dans la voie où elle n'a cessé de marcher depuis lors. Grâce à M^r Doumer, l'Indochine est devenue la France d'Asie, et M. Pasquier (le gouverneur-général actuel), résumant le formidable travail élaboré et réalisé pouvait dire: "L'Indochine: autrefois immenses étendues *incultes*, et aujourd'hui, riches damiers, somptueux cloisonnés où s'enchâssent jusqu'à l'horizon l'or et l'émeraude des *champs pacifiques* "L'Asie Française", Janvier 1931, p. 24.

=L'excédent exportable de *riz* pour 1930, a été, en Indochine, de 13,6%.

=Les travaux du *chemin de fer Phnompenh-Battambang* direction Siam, avancent avec une rapidité surprenante qui dépasse les prévisions les plus optimistes.

=La Société des charbonnages du Tonkin (*charbon de Hongay*) Hongay Coal 鴻基 est en plein essor; les grandes qualités de ce charbon sont: 1) pouvoir calorique très élevé 力火甚強 (6.700 à 8.000 calories), 2) pas de fumée 無煙, 3) peu de cendres 無灰 3 à 10%, 4) peu de soufre 少硫磺質. Les quais d'embarquement sont à Campha. 75.000 tonnes d'antracite tonkinois ont été débarquées à Rouen en 1931. L'explication de ce fait nouveau est que les procédés de *chauffage central* font de Paris un des plus forts consommateurs d'antracite qui soient au monde. Le bas prix de l'extraction et la haute qualité du charbon compensent l'extrême longueur de la navigation maritime par le canal de Suez.

=Le port de *Camranh*, naturellement abrité, au mouillage en eau profonde, deviendra un point de relâche pour les grands paquebots de la ligne de Chine. Le fait que toute l'escadre de Rotjevski y stationna en 1905 démontre la sécurité de la baie. Il est presque décidé d'arrêter à Camranh les paquebots ne touchant pas à Saïgon. "Bulletin de la Chambre de commerce Franco-Asiatique" mai-juin 1931, page 13.

=Dans l'Indochine, le présent et l'avenir s'autorisent d'une fédération prospère de 5 États. = Hanoï est la capitale de l'*Union indochinoise* qui compte 737.850 km² (une fois et demie la France) et 20.495.000 habitants, dont 400.000 Chinois.

=Services aériens: 1) Saïgon-Angkor (les hydravions amérissent sur les douves du Temple d'Angkor-Vat; 2) Paris-Saïgon (inauguré le 3 janvier 1931). Un avion de la C^{ie} "Air-Orient" assure le trajet du Bourget à Marseille. La 2^e étape Marseille-Beyrouth s'effectue par hydravion. Les avions utilisent ensuite les aérodromes de la ligne hollandaise Rotterdam-Batavia. La durée du voyage est de 8 jours. (voir la carte l'Aviation en Asie). La liaison Saïgon-Hanoï-Canton est à l'étude.

La C^{ie} des Messageries Maritimes délivre des billets de voyage *par avion* au départ de Saïgon pour Beyrouth et Marseille. Des départs réguliers ont lieu via Bangkok, Rangoon, Akyab, Calcutta, Allahabad, Jodhpur, Karachi, Djask, Bouchir, Bagdad, Beyrouth, Castelrosso, Athènes, Corfou, Naples et Marseille. Prix du billet Saïgon-Marseille 18.360 francs.



LE COMMERCE CHINOIS AUX INDES NÉERLANDAISES.

中國於荷屬印度之商業



L faut savoir que les maisons hollandaises ne jouissent d'aucun privilège spécial vis-à-vis des concurrents étrangers. Comme conséquence, de nombreuses firmes étrangères se sont établies dans ces îles fortunées. Les maisons *chinoises* y occupent une bonne place dans le commerce de gros. Les firmes étrangères approvisionnent les *commerçants chinois* à crédit, et ces derniers servent surtout d'intermédiaires auprès des boutiques indigènes. En un mot, *le commerce intermédiaire est surtout aux mains des Chinois, qui forment le lien entre l'importateur et le détaillant.* "Bulletin de la Chambre de commerce Franco-asiatique", Octobre 1930, p. 2.

Les *intermédiaires chinois* se conforment parfaitement aux besoins de la population européenne et indigène. Dans les principales villes des Indes Néerlandaises, les Chinois possèdent des *magasins* où ils vendent au détail au consommateur européen. Bien que les Chinois soient *un lien indispensable* entre les commerces de gros et de détail, il convient de constater que ces intermédiaires tendent de plus en plus à *importer directement*. Ils se familiarisent ainsi avec les méthodes de vente sur une grande échelle et arriveront, par la force des choses, à dépouiller les vieilles maisons européennes d'une partie des avantages qu'elles retirent de leurs monopoles: telle est la loi du progrès économique. Le *contact étroit* d'autrefois n'existe plus avec les anciennes maisons d'importation. *Les ailes ont poussé, et on a pris son essor...*

—En 1930, la production du *thé* 茶, aux Indes Néerlandaises, a été de 71.553 tonnes; celle du *quinquina* 金鷄納霜 de 11.856 tonnes (Bull. com. d'Ext.-Orient Mai 1931, p. 215).

—Production mondiale du *caoutchouc* 橡皮. Colonies anglaises 43%, colonies hollandaises 37%, autres pays 20%. D' Jitta, la Haye 1930, p. 57.

—Les *Indes Néerlandaises* viennent en tête pour l'importation du **Café en Chine**.

En 1929, elles en importèrent 200.000 livres (1 livre = 454 grammes), les États-Unis et les îles Hawai 124.000, Singapour et les Établissements des Détroits également 124.000, la France 64.000. L'usage du café se répand parmi les Chinois, surtout dans les ports. Certains le préfèrent même au *thé* qui est pourtant la "**boisson nationale**", (Bulletin commercial d'Extrême-Orient, Mars 1930, p. 78).

—**LA HOLLANDE COLONIALE**. La Hollande est actuellement la 3^e puissance coloniale du monde. Son magnifique domaine colonial est un des plus riches, des plus peuplés, des mieux *organisés* qui soient. Les Hollandais sont aux Indes depuis plus de 300 ans, et ceux qui ont parcouru leur colonie en vantent *l'organisation technique*, comme le rendement.

Les "*cultures*", admirablement au point, font vivre **60 millions** d'individus, et procurent à la métropole sa richesse essentielle, *Sans cesse améliorées*, les cultures **en basses terres** donnent des chiffres astronomiques (formidables): l'exportation du *sucre de canne* représentait, en 1928, plus de 2 milliards et demi de kilogrammes, et près de 100 millions de florins. Parmi les cultures **en hautes terres**, le *café* dépassait 116 millions de kilos et 400 millions de florins; celle du *tabac* 72 millions de kilogrammes et 81 millions de florins; celle du *thé* 70 millions de kilogrammes et 98 millions de florins.

De cette richesse, du *progrès* apporté par le peuple colonisateur, comme de l'antique civilisation des Indes Néerlandaises, le merveilleux Pavillon de la Hollande à l'Exposition Coloniale de Paris, en 1931, a fourni les plus éloquents témoignages.

Bref, la manière dont les Pays-Bas gouvernent leurs Indes Néerlandaises peut être appelée **exemplaire** 模範.

LES INDES NÉERLANDAISES

où vivent 1.100.000 Chinois (août 1931)



“Le gouvernement colonial hollandais a réalisé de merveilleux progrès dans ses possessions malaises. Les rouliers des mers néerlandaises, en 3 siècles d’efforts, ont abouti aux parfaites réalisations humaines”. Discours de M^r Pasquier, gouverneur-général de l’Indochine. La Revue Nationale Chinoise 中國國民集誌 Novembre 1930, p. 845.

- = En Août 1931, la *Java-China-Japan Lijn* possédait une flotte de 14 vapeurs et de 4 navires à turbines. Les grands bateaux font le service des passagers tous les 15 jours: *Shanghai, Amoy, Honkong, Manille, Macassar, Sourabaya, Samarang, Batavia, Banca* le pays de l’étair, *Hongkong, Amoy* et *Shanghai*. Les cargos font le service plus fréquemment.

= La Compagnie de navigation “China Merchants” se propose de créer (d’établir) un service régulier entre la Chine et les Indes Néerlandaises: on réalisera ainsi une ligne transocéanique chinoise.

Le nouveau paquebot de la “Java-China-Japan Lijn”, le *Tjineraga*, superbe nautonaphte à moteurs Diesel Sulzer, a inauguré les voyages Shanghai à Java en Avril 1931, pour les nombreux touristes qui visitent Java, “cette perle des tropiques”. Le voyage est un enchantement continu. Tous les officiers et même le maître d’hôtel parlent 4 langues, ce qui rend le voyage encore plus agréable pour les touristes de toutes les nationalités.



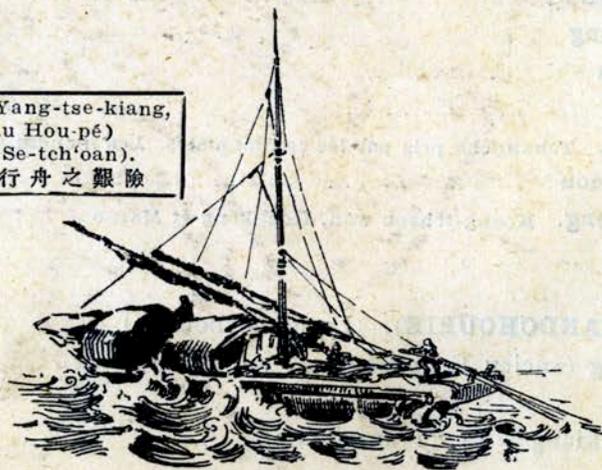
目 録

Pages

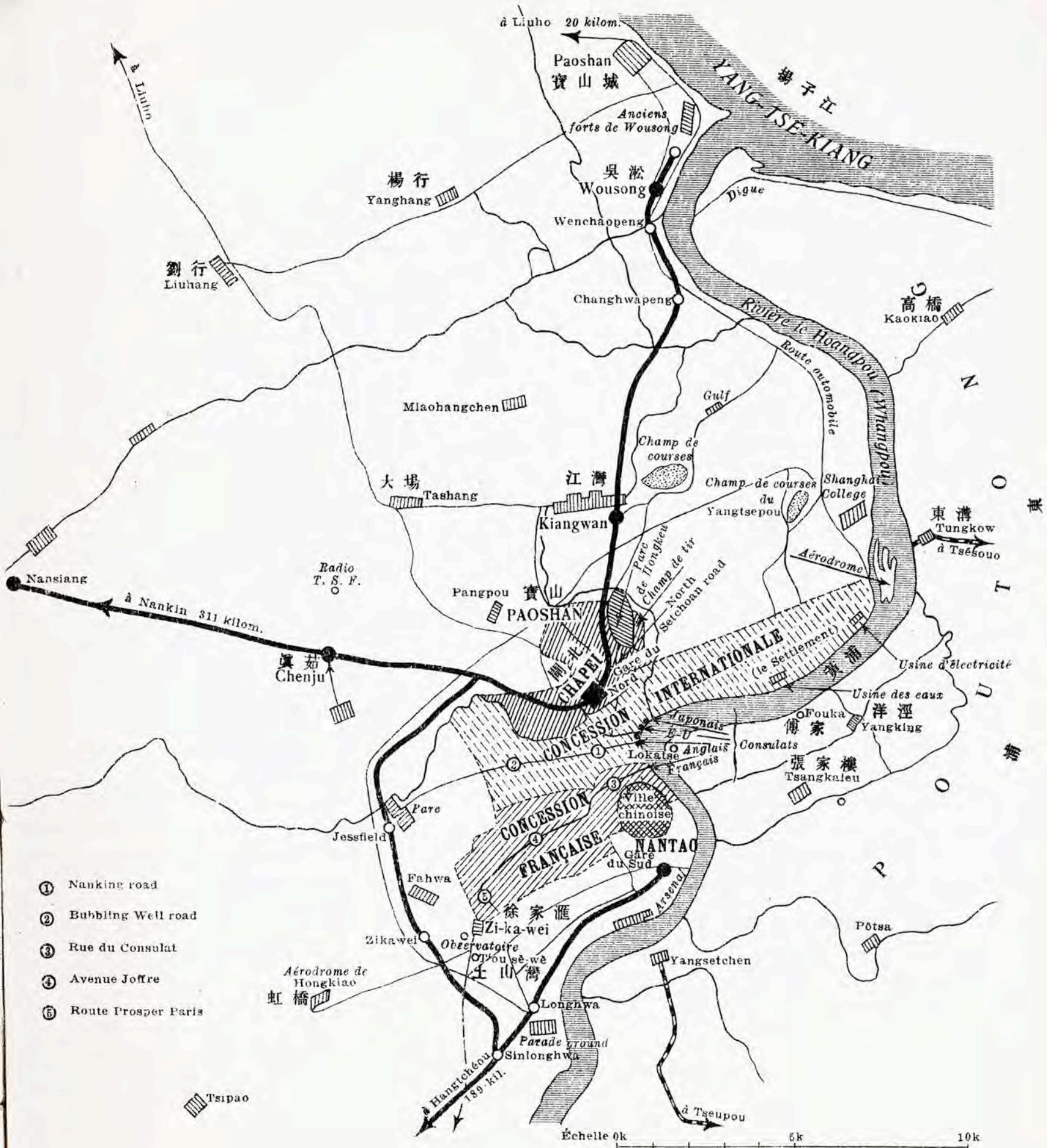
	Préface. Introduction: souhaits du colonel Niox.										
	La Chine: division, nom, bornes, superficie, population	1.									
	Relief du sol. Les montagnes de la Chine (orographie)	2.									
	La faune et la flore de la Chine	3.									
	Les productions minérales de la Chine	4, 5.									
	Les fleuves (hydrographie) <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td>le Hoang-ho</td> <td>6.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>le Yang-tse-kiang</td> <td>6, 7.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>le Si-kiang</td> <td>7.</td> </tr> </table>	}	le Hoang-ho	6.		le Yang-tse-kiang	6, 7.		le Si-kiang	7.	
}	le Hoang-ho	6.									
	le Yang-tse-kiang	6, 7.									
	le Si-kiang	7.									
	Cinq fleuves de moindre importance. Les 3 ponts en fer sur le Hoang-ho. Inondations de 1931	8.									
	Les noms des 28 provinces	9.									
	Superficie (par ordre décroissant) des 28 provinces	10.									
	Population (par ordre décroissant) des 28 provinces	11.									
	Nouvelle division de la Chine (depuis 1929). <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>les 6 nouvelles provinces</td> <td>12, 13.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>les 3 Pays dépendants de la Chine</td> <td>13.</td> </tr> </table>	{	les 6 nouvelles provinces	12, 13.		les 3 Pays dépendants de la Chine	13.				
{	les 6 nouvelles provinces	12, 13.									
	les 3 Pays dépendants de la Chine	13.									
	Les 31 capitales et leur position géographique . La future carte de la Chine	14, 15									
I°	Province du Ho-pé (ancien Tche-li). Les mines de houille de Kailan	16, 17.									
II°	„ du Chan-si	18.									
III°	„ du Chen-si	19.									
IV°	„ du Kan-sou	20.									
V°	„ du Chan-tong	21.									
VI°	„ du Ho-nan	22.									
VII°	„ du Kiang-sou	23.									
VIII°	„ du Ngan-hoei	24.									
IX°	„ du Hou-pé	25.									
X°	„ du Se-tch'oan	26.									
XI°	„ du Tché-kiang	27.									
XII°	„ du Fou-kien	28.									
XIII°	„ du Kiang-si	29.									
XIV°	„ du Hou-nan . Tchangcha pris par les communistes. Les inondations de 1931	30, 31.									
XV°	„ du Koei-tcheou	32.									
XVI°	„ du Koang-tong . Koang-tcheou wan, Hongkong et Macao	33, 34.									
XVII°	„ du Koang-si	35.									
XVIII°	„ du Yun-nan	36.									
	Les 3 provinces de l'Est (la MANDCHOURIE). [Le Mandchoukuo]	37.									
XIX°	Province du Liao-ning (ancien Fong-tien)	37, 38.									
XX°	„ du Ki-lin	38.									
XXI°	„ du Hé-long-kiang = Le "Transsibérien"	39.									
XXII°	„ du Sin-kiang	40.									
XXIII°, XXIV°	Provinces du Jehol , du Tchagar	12.									
XXV°, XXVI°, XXVII°	Provinces du Soei-yuen , du Ning-hia , du Tsing-hai (Kou-kou-Nor)	13.									
XXVIII°	Province du Si-k'ang (Marches Tibétaines)	13 et 26.									

	Pages
La Mongolie Extérieure	41.
Le Tibet	42.
Les 46 ports ouverts en Chine au commerce international. (en 1932)	43, 44.
Les Douanes maritimes chinoises (en 1931)	44.
Les chemins de fer de la Chine.....	45.
Le chemin de fer du Yun-nan	46.
Les grandes lignes de navigation partant de Shanghai (en juin 1932). La rivière le Hoangpou ...	47, 48.
Les lignes côtières de navigation	49.
La C^{ie} des Messageries Maritimes (M. M.)	50.
Les 5 grands ports de la Chine	51.
Les revenus des 12 principaux ports de la Chine (en 1930)	52.
Répartition du commerce extérieur de la Chine (en 1930)	53.
Revenus des Douanes maritimes chinoises (de 1912 à 1931) Les 6 grands ports de la France	54.
Principaux articles d' exportation de la Chine (en 1930)	55.
Principaux articles d' importation en Chine (en 1930)	56.
La grande station de T. S. F. de Chenju, La T. S. F. maritime	57.
— Nankin , capitale de la Chine	58;
La reconstruction de Nankin , la nouvelle capitale nationale	59.
— Le nouveau tarif douanier chinois pour les importations	60.
Le nouveau tarif douanier; la Gabelle, les likins	61.
— Les nouvelles voies ferrées , au sud du Yang-tse-kiang	62, 63.
— Les nouvelles voies ferrées , au nord du Yang-tse-kiang	64, 65.
La classifications des chemins de fer de la Mandchourie	66.
— Les chemins de fer de la Mandchourie . = L'Est-Chinois" et le "Sud-Mandchourien" ..	67.
Carte du Lung-hai et du nouveau port de Haïtchéou (Haichow)	68.
— Le chemin de fer du " Long-hai "	69.
— L' avenir de Shanghai	70, 71.
— Le " Plus Grand Shanghai " (The Greater Shanghai)	72.
— Shanghai centre du commerce de la Chine	73.
— L' aviation en Chine	74, 75.
— Les bonnes routes de la Chine	76.
— Les Missions catholiques en Chine , en 1932	77.
— L' organisation du Gouvernement national du Kouomintang.....	78.
— Le commerce de l' Indochine (où 400.000 Chinois font un commerce lucratif)	79.
— Les Indes Néerlandaises (où vivent 1,100.000 Chinois)	80.

=Dans les *rapides* du Yang-tse-kiang,
entre Itchang (au Hou-pé)
et Tchongking (au Se-tch'ouan).
宜昌重慶間湍峽行舟之艱險



Cet ouvrage
a été composé en 1932
et tiré à 3.000 exemplaires
à l'imprimerie de T'ou-sè-wè,
Zikawei, près Shanghai
(CHINE).



SHANGHAI
en 1932

中

華

地

理

IMPRIMERIE de l'ORPHELINAT de T'OU-SÉ-WÉ, ZI-KA-WEI,
près SHANGHAI CHINE

上海徐家匯土山灣印書館