

Vallée du Yang-Tsé.  
Les Trois villes de  
l'embouchure du Han,  
par le capitaine  
Gadoffre

Gadoffre, François (Capitaine). Vallée du Yang-Tsé. Les Trois villes de l'embouchure du Han, par le capitaine Gadoffre. 1904.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

\*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

\*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

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

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

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

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

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

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

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

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

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisation@bnf.fr](mailto:reutilisation@bnf.fr).

1.  
VALLÉE DU YANG-TSÉ

---

LES TROIS VILLES

DE

# L'Embouchure du Han

PAR

Le Capitaine GADOFFRE

---

AVEC 9 GRAVURES DANS LE TEXTE

---

(Extrait de la *Revue des Troupes coloniales.*)



PARIS

HENRI CHARLES-LAVAUZELLE

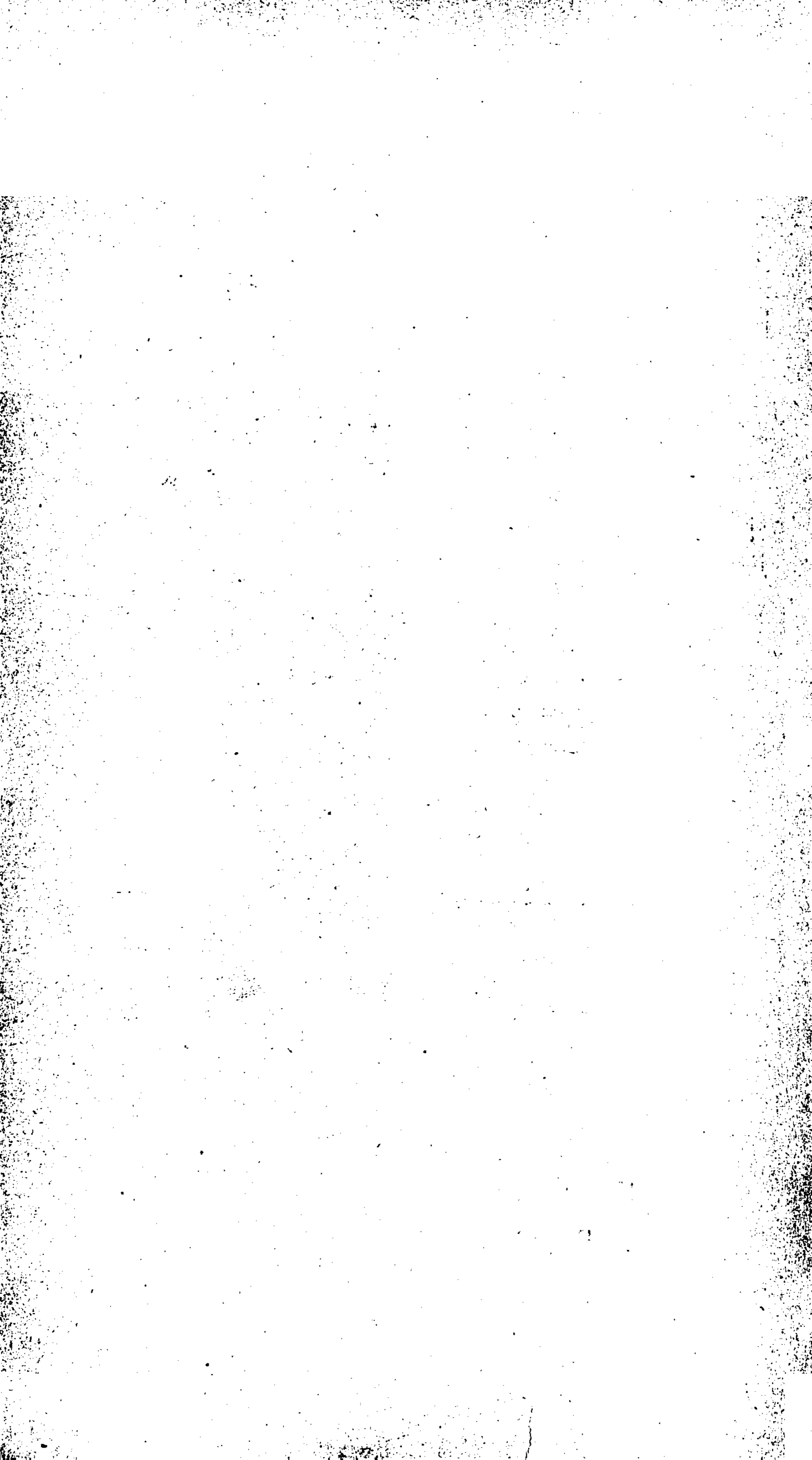
Éditeur militaire

40, Rue Danton, Boulevard Saint-Germain, 118

(MÊME MAISON A LIMOGES)

0<sup>2</sup>. n

1239



**VALLÉE DU YANG-TSÉ**

---

LES TROIS VILLES

DE

**L'EMBOUCHURE DU HAN**

O<sup>2</sup><sub>n</sub>

1239

---

**DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS**

---

**VALLÉE DU YANG-TSÉ**

---

**LES TROIS VILLES**

DE

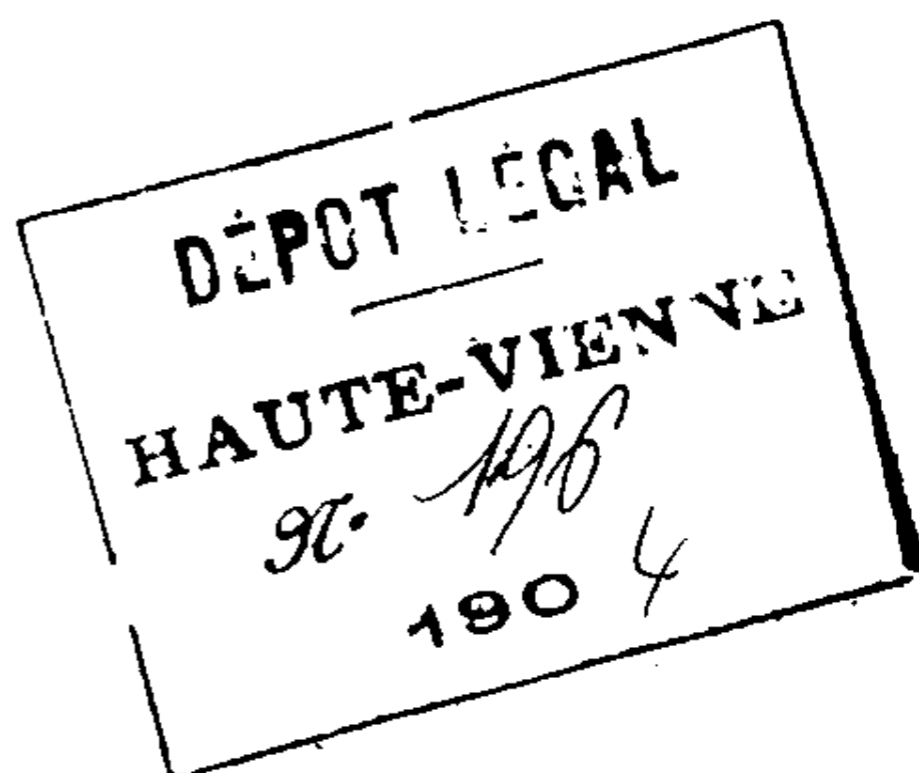
**L'EMBOUCHURE DU HAN**

PAR

**Le Capitaine GADOFFRE**

---

(Extrait de la *Revue des Troupes coloniales.*)



**PARIS**

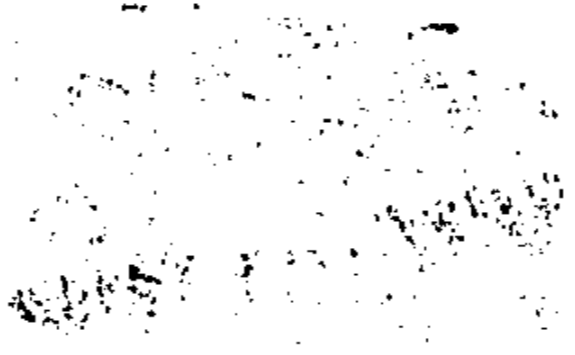
**HENRI CHARLES-LAVAUZELLE**

Éditeur militaire

10, Rue Danton, Boulevard Saint-Germain, 118

(MÊME MAISON A LIMOGES)

MAN DE KUNSTEN



1871



# VALLÉE DU YANG-TSÉ

---

LES TROIS VILLES

DE

# L'EMBOUCHURE DU HAN

---

I

## LE HOU-KOANG ET L'EMBOUCHURE DU HAN

Hou-Koang signifie en chinois : l'étendue des lacs. Ce nom ne caractérise bien qu'une partie de ce territoire, le fond de cuvette où le Yang-Tsé reçoit les eaux de ses deux grands affluents de droite et de gauche : le Siang, descendu des monts du Hou-Nan, et le Han, qui lui apporte le tribut du Hou-Pé. Mais cette région centrale au sol gras et fertile, abondamment arrosé, — « le pays du poisson et du riz », disent les Chinois, — fournissant à la vice-royauté la plus grosse part de ses ressources, pouvait bien aussi la pourvoir de son nom.

Dans cette immense plaine, trouée de lacs grands et petits que des chenaux artificiels ou naturels font communiquer entre eux et avec le Yang-Tsé, il se produit le même phénomène qu'au Cambodge pour le Ton-Lé-Sap et le Mékhong : le courant des chenaux va tantôt des lacs au fleuve, tantôt du fleuve aux lacs.

En hiver, les eaux peuvent facilement s'écouler par

# LES TROIS VILLES

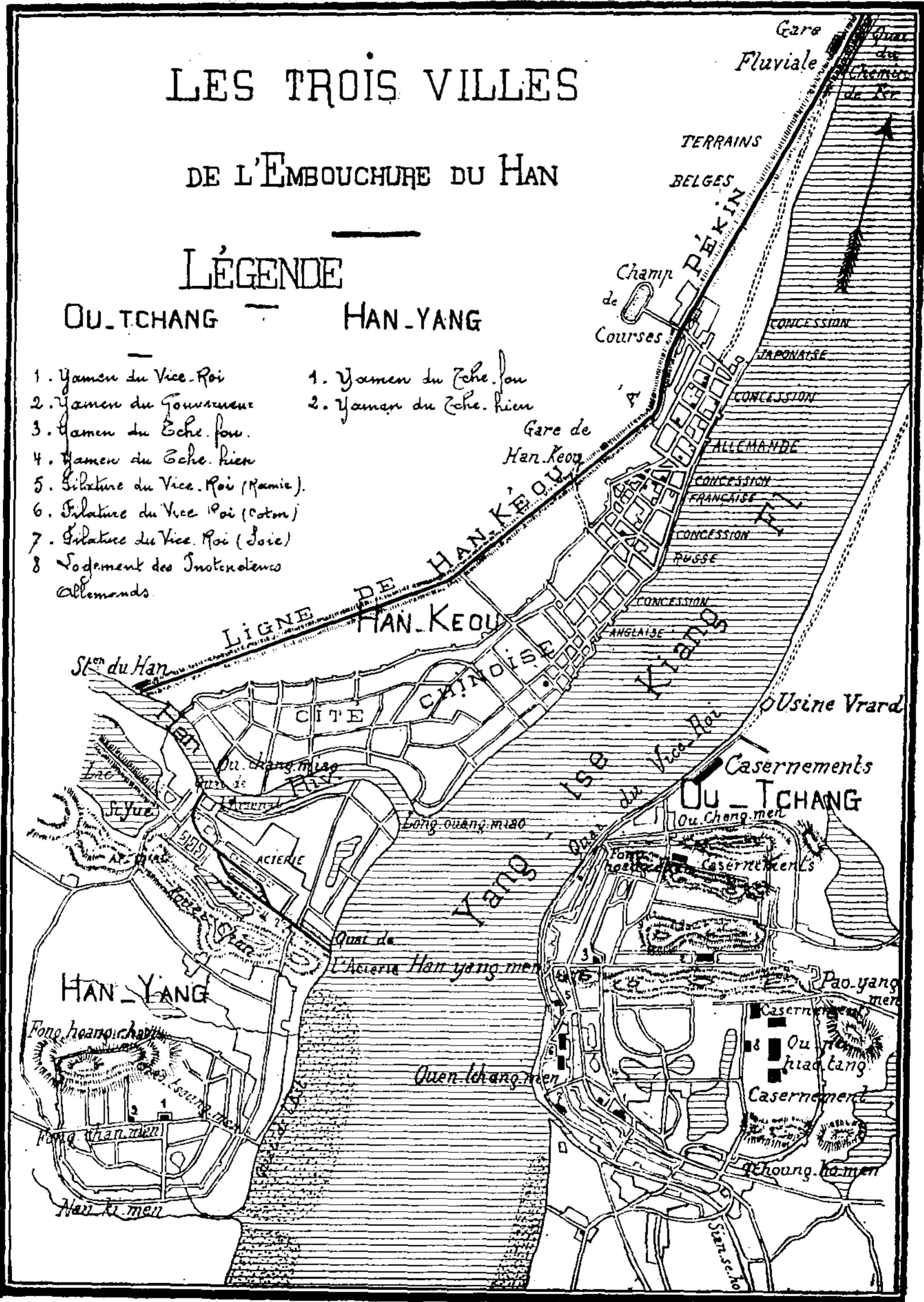
## DE L'EMBOUCHURE DU HAN

### LÉGENDE

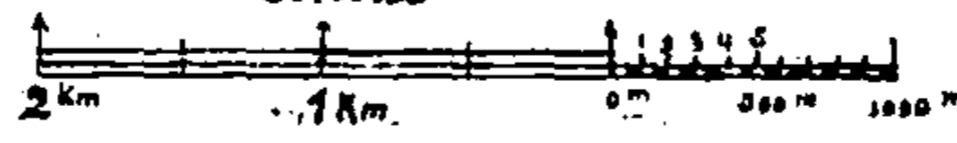
#### OU-TCHANG — HAN-YANG

- 1. Yamen du Vice-Roi
- 2. Yamen du Gouverneur
- 3. Yamen du Eche. fou.
- 4. Yamen du Eche. hien
- 5. Filature du Vice-Roi (Coton)
- 6. Filature du Vice-Roi (Soie)
- 7. Filature du Vice-Roi (Soie)
- 8. Logement des Intendants Allemands.

- 1. Yamen du Tch. fou
- 2. Yamen du Tch. hien



Echelle



le lit du Yang-Tsé. Mais, au moment des crues d'été, lorsque arrivent les énormes masses liquides que la fonte des neiges amène des hautes montagnes du Thibet, du Yun-Nan et du Setchouen, le fleuve refoule les eaux de ses tributaires et déverse son trop-plein dans les lacs qui servent ainsi de régulateurs à son cours.

La plus considérable de ces dépressions où le niveau de l'eau est si variable, suivant les saisons, est le Tung-Ting-Hou. C'est de leur position par rapport à ce lac (en chinois : Hou), que tirent leur nom les deux provinces constituant la vice-royauté du Hou-Koang ou des deux Hou.

Hou-Pé veut dire : nord du lac ; Hou-Nan, sud du lac. Chacune de ces deux provinces se compose d'une partie montagneuse, dont les plus hauts sommets n'atteignent que 1.000 mètres, et dont les pentes s'abaissent graduellement en se rapprochant de la région basse dont nous venons de parler. En même temps que les pentes diminuent, la richesse et le chiffre de la population augmentent, comme cela se passe toujours pour les pays exclusivement agricoles. Autour des lacs, la densité de la population est très grande, mais c'est à l'embouchure du Han que la vie chinoise présente le plus d'intensité.

L'expression de « cœur de la Chine » a été consacrée par l'usage pour définir ce point essentiel de la grande circulation fluviale de l'empire, appelé à devenir bientôt le nœud central de ses voies ferrées.

Bien qu'à onze cents kilomètres de ses bouches, le Yang-Tsé y est accessible aux plus gros vaisseaux. C'est monté sur un croiseur cuirassé de 4.700 tonneaux, l'*Amiral-Charner*, que le contre-amiral Bayle est venu à Han-Kéou, en mai 1901, inaugurer le quai de France. Chang-Haï et Han-Kéou sont reliés par un service quotidien de bateaux à vapeur, et trois compagnies de na-



SE\_TCHOUEN

HO\_NAN

Lan-ha-kou  
Siang-Yang

Sin-Yang

Kieou-tiao-Chan

Hoa-Sin-Chan

HOU-PE

Yang-Tse-Kiang

I-Tchang

Kin-tchao

Han-Yang

Dou-Chang

Ngan-King

Tchoung-king

Ché-Ché

Hong-Chi-Kiang

Ts-Ye

Kieou-Kiang

KIANG-SI

Tuen Ri

Lac Tung-Ting

Lac

Po-Yang

KOUEI\_TCHEOU

Tcheng-Cha

Nan-Tchang

HOU-NAN

Heng-Chan

Siang Riv.

Vou-Koung-Chan

KOANG-SI

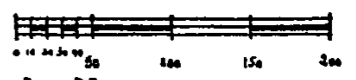
Nan

Chan

KOANG-TOUNG

CARTE

DU HOU-KOUANG



Echelle: 1 / 5.000.000.

vigation envoient leurs bâtiments jusqu'à I-Tchang, à 600 kilomètres en amont d Han-Kéou. Depuis plusieurs années des bateaux spéciaux ont pu remonter jusqu'à Tchoung-King (700 kilomètres en amont d'I-Tchang). Enfin, tout récemment, le commandant Hourst a pu pousser plus loin encore avec l'*Olry* et le *Ta-Kiang*.

En toute saison le lac Toung-Ting et son principal affluent, le Siang, sont couverts de barques. Pendant l'été, rivière et lac peuvent être remontés par des canonniers; le *Lutin* (commandant de Gueydon) y a fait une tournée en août 1895.

Quant à l'activité de la batellerie sur le Han, elle est invraisemblable. Il faut, pour s'en rendre compte, passer entre les deux rangées de sampans, de jonques, de bateaux de toutes grandeurs bordant les deux rives de Han-Yang à Han-Kéou et voir le mouvement incessant qui règne dans l'étroit chenal tracé par la rivière au milieu de cette forêt de mâts.

Plus encore que les barques, les habitants se pressent autour de ce centre d'attraction naturel du trafic d'une région aussi plantureuse; aussi les trois grandes villes qui se sont installées à l'embouchure du Han ont-elles constitué pendant longtemps la plus forte agglomération humaine du monde entier.

Ou-Tchang, Han-Kéou, Han-Yang. On a beaucoup exagéré, à mon avis, le chiffre de l'ancienne population de ces trois villes. Malgré l'entassement ordinaire de la vie chinoise, qui grouille et dort dans un espace très restreint, jamais huit millions d'hommes n'ont pu être réunis à l'intérieur de ces murailles. Mais il est bien probable qu'avant les prises d'assaut successives de ces cités par les Tchang-Mao, elles aient compté ensemble deux ou trois millions d'habitants.

Actuellement, c'est à peine si le million est dépassé, mais il y a là en perspective un développement indiscu-

table. Les travaux de la voie ferrée Han-Kéou - Pékin se poursuivent activement, ceux de la ligne Ou-Tchang - Canton sont commencés. A l'achèvement de ce grand central chinois, le mouvement commercial des trois villes sera augmenté dans des proportions considérables.

Grâce au vice-roi actuel du Hou-Koang, le cœur de la Chine est devenu le centre d'essais intéressants de progrès intellectuel et matériel, de rénovation militaire de l'empire. Ce grand emporium de l'avenir est, dès à présent, défendu par la force armée la plus sérieuse de la Chine entière. Garantie essentielle d'extension pacifique. Car, il importe, avant tout d'être à l'abri des soulèvements populaires si fréquents dans un pays aussi mal gouverné que la Chine. C'est en s'appuyant sur ses troupes dressées à l'européenne que le vice-roi a pu maintenir l'ordre dans ses provinces pendant les derniers événements.

---



## II

### LE VICE-ROI TCHANG-TCHE-TONG

Avant d'examiner les particularités qui distinguent les trois villes de l'embouchure du Han, il semble utile d'indiquer par quelques traits la figure du vice-roi du Hou-Koang qui a consacré son existence à leur transformation.

Tchang-Tché-Tong est né vers 1835, dans le Hien de Nan-P'i, province du Tché-Li. Après avoir, dans de brillants examens, obtenu successivement tous les grades littéraires jusqu'à celui de membre de l'Académie des Han-Lin, il occupa des postes mandarinaux au Kouang-Toung et au Kiang-Sou, fut envoyé comme examinateur provincial au Sé-Tchouen, puis revint à la capitale, où il remplit les fonctions de sous-lecteur à l'Académie des Han-Lin.

A la suite d'un mémoire remarqué concernant une famine qui s'était déclarée au Chan-Si, il fut désigné, en 1882, comme gouverneur de cette province. Deux ans après, il était nommé vice-roi des deux Kouangs (1). C'est à lui que nous avons eu affaire pendant la guerre du Tonkin.

En 1889, l'empereur ayant demandé aux vice-rois et gouverneurs leur avis sur la question des chemins de fer, Tchang-Tché-Tong rédigea un mémoire tendant à démontrer la nécessité de l'établissement des voies ferrées en Chine, et proposant le tracé d'une ligne allant de

---

(1) Kouang-Toung, Kouang-Si.

Lou-Kou-Kiao (1) à Han-Kéou, et pouvant être prolongée jusqu'à Canton.

C'est ce travail qui le fit nommer vice-roi du Hou-Koang (8 août 1889). En outre, l'exécution du plan qu'il proposait fut l'objet d'un décret impérial du 27 août de la même année, dont voici le commencement :

« Moi, l'empereur, j'ai reçu de l'impératrice le décret suivant : Le Ministre de la marine a envoyé le compte rendu des délibérations qu'il a tenues, d'après mon ordre, sur l'établissement des chemins de fer dans tout l'empire.

» Il propose d'adopter le plan de Tchang-Tché-Tong, d'établir une ligne de Lou-Kou-K'iao à Han-Kéou, et de commencer dès maintenant le travail par les deux extrémités, à savoir : au midi, de Han-Kéou à Sin-Yang-Tchéou; au nord, de Lou-Kou-K'iao à Tcheng-Ting-Fou (2). »

Le décret paru, il fallait songer à l'exécution de ses prescriptions. Pour commencer immédiatement le travail, conformément aux ordres de la cour, il était indispensable de trouver de l'argent et des ingénieurs. Tout d'abord, le vice-roi, désireux de se passer du concours financier des étrangers, fit rejeter les propositions d'un syndicat franco-russe, qui offrait de lui fournir les fonds nécessaires. Il ne voulait employer que des ressources purement chinoises : trésor impérial et souscription nationale.

Mais la Chine n'est pas encore mûre pour ce genre d'opérations. Les capitaux chinois ne répondirent pas à l'appel de Tchang-Tché-Tong, et il dut accepter les

---

(1) Point situé à une quinzaine de kilomètres au sud-ouest de Pékin. C'est de là que vient la dénomination (*Lou-Han*), (*Lou-Kou-K'iao*, *Han-Kéou*), donnée par les Chinois à la ligne Han-Kéou-Pékin.

(2) S. Couvreur : *Choix de documents*, page 377.



offres d'une compagnie franco-belge, la « Société d'études des chemins de fer en Chine ».

Les contrats d'emprunt de construction et d'exploitation furent signés le 26 juin 1898, neuf ans après la publication de l'édit précité. Actuellement, les travaux sont en voie d'exécution, et Tchang-Tché-Tong est, aux yeux de la cour, responsable de la réussite et des bénéfices de son projet.

A la mort de Liéou-K'oen-Yi, vice-roi des deux Kiangs (6 octobre 1902), Tchang-Tché-Tong fut appelé à prendre sa place à Nan-King (1).

Désolé de quitter son poste avant d'avoir pu mener à bonne fin l'œuvre de progrès qu'il a entreprise, il demanda instamment à la cour de bien vouloir faire un autre choix. L'impératrice ne sembla pas d'abord disposée à faire droit à sa requête, et on croyait qu'il allait être titularisé dans cette nouvelle charge quand, le 5 décembre dernier, un décret impérial nomma comme successeur définitif de Liéou-K'oen-Yi, le vice-roi du Yun-Koéi (2) : Wei-Koang-Tao.

Après avoir remis les sceaux de sa vice-royauté intérimaire, Tchang-Tché-Tong revint à Ou-Tchang, mais fut presque aussitôt appelé à Pékin par l'impératrice. Il partit de Han-Kéou le 24 avril 1903, profitant de ce voyage pour se rendre compte par lui-même de l'état d'avancement des travaux de la voie ferrée Han-Kéou-Pékin, dont il emprunta successivement les tronçons sud et nord. Reçu en audience impériale, le 19 mai, il fut honoré à cette occasion du privilège de monter à cheval à l'intérieur de la cité interdite.

On crut longtemps qu'il serait investi d'une haute di-

(1) Tchang-Tché-Tong a déjà exercé par intérim le gouvernement des deux Kiangs, de novembre 1894 à février 1896, pendant l'absence de Liéou-K'oen-Yi, chargé de mission à l'occasion de la guerre sino-japonaise.

(2) Yun-Nan et Koei-Tcheou.

gnité dans la capitale et les bruits les plus divers coururent à ce sujet pendant son séjour à Pékin. Il n'en est pas moins reparti (1) pour Ou-Tchang, où il va poursuivre la réalisation de *ses grands projets*.

Il n'entend pas borner son action à la construction de chemins de fer; il veut emprunter à l'Europe ses procédés, ses machines et ses armements. Qu'il réussisse ou non, il n'en laissera pas moins une forte empreinte sur les trois villes de l'embouchure du Han, dont il voudrait faire un foyer de progrès qui rayonnerait sur la Chine entière.

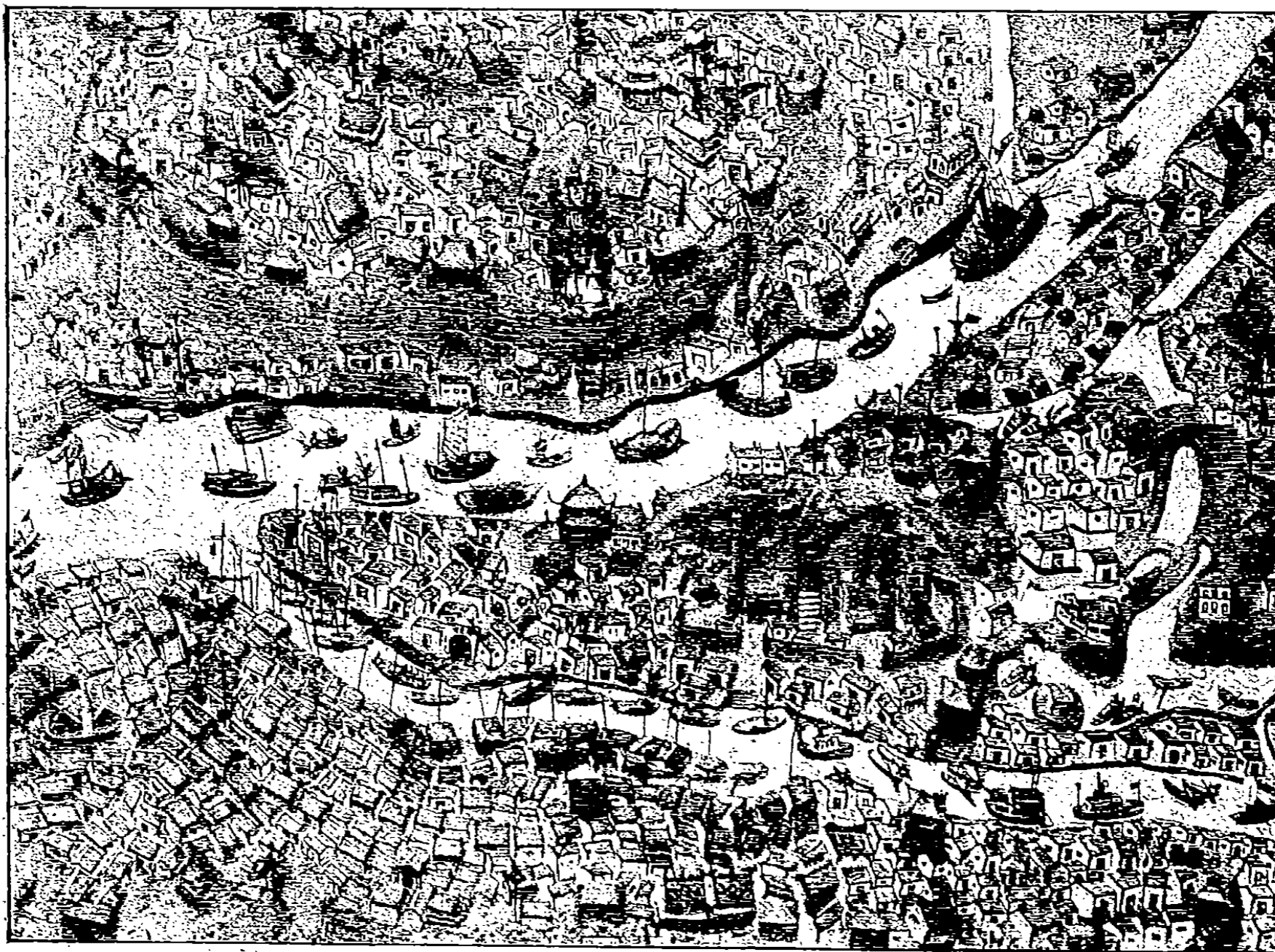
*Han-Kéou* lui doit son chemin de fer, qui ne peut manquer d'avoir une grande influence sur son avenir commercial.

*Han-Yang*, avec ses hauts fourneaux, son aciérie, son arsenal, qu'il a créés, est devenu le grand centre de la métallurgie chinoise.

Sa capitale, enfin, qui porte le nom prédestiné de *Ou-Tchang* (gloire militaire), est le creuset où il veut transformer les intelligences. C'est là qu'il a installé ses grandes écoles d'où doivent sortir des professeurs, des industriels, des interprètes, des officiers et le camp d'instruction, où il forme une armée modèle, principal objet de ses soins, dans l'espoir que, de proche en proche, les troupes chinoises des autres provinces se transformeront à ce contact régénérateur et permettront enfin à

---

(1) Tchang-Tche-Tong, dont le départ pour Ou-Chang était décidé au moment où ces lignes ont été écrites, a été depuis retenu à Pékin. Ce contre-ordre est dû à la tension croissante des relations russo-japonaises. Yuan-Che-K'ai et Tchang-Tche-Tong ont été reçus le 2 novembre dernier en audience officielle par l'impératrice douairière. Ils auraient, dans cette séance, suggéré l'idée d'une alliance offensive et défensive de la Chine avec le Japon. Depuis ce moment, le bruit court avec persistance dans les milieux officiels que dans l'éventualité d'une guerre, Tchang-Tche-Tong serait nommé généralissime des armées chinoises.



Les trois villes de l'embouchure du Han.

(Photographie d'un plan relief chinois.)

l'empire de ne plus subir la volonté des puissances européennes.

Car ce n'est pas l'admiration de la civilisation occidentale qui pousse Tchang-Tché-Tong au progrès ; il professe pour elle le même mépris que tous les lettrés de Chine. Son véritable but est de se faire fournir par l'Europe même les moyens de lui résister.

En réalité, c'est un patriote. C'est aussi un très honnête homme, chose encore plus rare chez un mandarin chinois.

Complètement étranger aux pratiques habituelles des collecteurs d'impôt de son pays, son enrichissement personnel n'entre pour rien dans ses calculs. Malgré les nombreuses charges qu'il a remplies, il est resté pauvre et les membres de sa famille se plaignent amèrement de ne retirer de ses hautes dignités que l'honneur d'être parents d'un vice-roi. L'œuvre de transformation qu'il a entreprise est maîtresse exclusive de ses pensées. Il sacrifie tout à cette idée fixe.

Chose extraordinaire en Chine, la face semble lui importer moins que le résultat. Ce désintéressé ne songe qu'à se procurer de l'argent, nerf des réformes. Une de ses dernières trouvailles est l'installation d'une loterie mensuelle qui est surtout remarquable par la façon dont s'opère le placement des billets. Les chefs de commune en reçoivent un certain nombre des mains du sous-préfet, et sont chargés de les répartir bon gré malgré entre leurs administrés. C'est en avril 1902 qu'on a effectué, à Han-Kéou, le premier tirage. Les autorités provinciales y assistaient presque au complet, sur l'ordre exprès du vice-roi, qui avait même prié le commissaire des douanes d'honorer cette cérémonie de sa présence. Comme la passion du jeu est universellement répandue en Chine, cette loterie promet d'être une source de revenus assez productive.

Yang-Tsô.

Mais il faut beaucoup d'argent à Tchang-Tché-Tong. Car son honnêteté, malgré la force de l'exemple, un des grands principes de la morale chinoise, ne suffit pas pour abolir chez ses sous-ordres la vieille habitude de la concussion. La plus grande partie des impôts reste encore entre leurs mains. Et lui-même, avec les meilleures intentions, se livre souvent à des opérations financières, dont le résultat n'est pas très heureux.

Il a fait venir à grands frais d'Allemagne des machines perfectionnées pour le filage et le tissage du coton, de la soie et de la ramie. Suivant la méthode habituelle au commerce allemand, la maison Arnhold-Karberg, avec qui il a traité, lui a consenti de grandes facilités de paiement. Peu pressé par le temps, le vice-roi comptait sur le bénéfice des manufactures pour rembourser le prix des machines. Actuellement, il ne doit plus lui rester d'illusions à ce sujet.

Nous reviendrons sur les causes de l'échec de cette combinaison qui n'a fait qu'augmenter les besoins d'argent du vice-roi. Son résultat le plus clair fut qu'au lieu de payer la maison allemande, il dut lui faire encore un emprunt. Pour de nouveaux besoins, il fallut frapper à d'autres portes. C'est ainsi que, successivement, tous les établissements de crédit d'Han-Kéou sont devenus ses créanciers. Tout dernièrement, il s'est fait prêter cent mille taëls par une maison française d'exportation de la même ville. Il doit partout.

Ce mauvais état de ses finances pourrait bien déterminer un jour une crise nuisible à la réalisation de ses idées, et il est naturel de chercher là la véritable cause de son rappel à Ou-Tchang.

Le mandchou Touan-Fang, gouverneur du Hou-Pé, vice-roi par intérim du Hou-Koang, pendant l'absence de Tchang-Tché-Tong, a dû envoyer à Pékin un rapport circonstancié pour dégager sa responsabilité dans cette



succession difficile. Cette hypothèse est rendue probable par le fait qu'en avril 1902, ce même Touang-Fang a rendu compte à la cour, dans une supplique publiée depuis et traduite par le *North China daily news*, que c'était le vice-roi lui-même qui gouvernait sa province et que, par suite, l'emploi de gouverneur du Hou-Pé était une charge inutile, dont il demandait la suppression dans l'intérêt de l'empire.

Pour terminer cette petite étude de la vie et du caractère de Tchang-Tché-Tong, je crois utile de donner une analyse succincte de l'ouvrage le plus connu de ce vice-roi, fin lettré au pinceau facile qui traite volontiers les sujets d'actualité en des mémoires bien étudiés et très appréciés à la cour.

*L'Exhortation à l'étude*, tel est le titre de ce travail, est un exposé des idées qu'il professe sur la question du relèvement de la Chine (1).

---

(1) *K'iuén hiue p'ien (Exhortation à l'Etude)*, traduction du P. Tobar. (Librairie de la presse orientale, Chang-Hai.)

### III

#### L'EXHORTATION A L'ÉTUDE

Avant toute chose, il faut que les cœurs soient unis entre eux et fidèles à la dynastie.

La Chine, très puissante autrefois, est actuellement éclipsée par les grands Etats européens. Est-ce une raison pour rejeter l'étude de la doctrine admirable de Confucius, ou pour accroître les droits du peuple en installant le gouvernement parlementaire? Non, étudions les sciences européennes, mais conservons comme base de la morale et du savoir nos vieux classiques chinois.

Acquérir la somme des connaissances anciennes et modernes est une tâche trop grande pour les forces d'un homme. Ce qu'il faut, c'est faire un choix judicieux des matières à étudier et travailler ensuite avec méthode, et surtout éviter l'usage de l'opium, ce poison dont les ravages sont si terribles.

La nécessité du progrès est indiscutable; quels sont les moyens à employer pour son instauration?

Les voyages forment la jeunesse : envoyons donc nos jeunes gens en Europe et au Japon; au Japon surtout, à cause des facilités spéciales que nous offrent la proximité de ce pays et la parenté de sa littérature avec la nôtre.

Pour voyager avec fruit, il faut être apte à profiter de ce qu'on voit; créons donc des écoles où l'on apprenne les sciences occidentales. L'enseignement devra y être progressif comme en Europe : primaire, secondaire, supérieur. On y étudiera les langues étrangères; le japonais

surtout, car des savants japonais ont déjà fait parmi les livres européens un choix raisonné des ouvrages indispensables qu'ils ont traduits, commentés et rendus assimilables aux esprits chinois.

Enfin, cet enseignement et ces voyages devront être complétés par la lecture des journaux et des revues. Il faut se tenir au courant.

Nos vieilles méthodes sont surannées; abolissons-les sans hésitation et sans retour.

La première réforme à opérer est celle des examens.

Loin de moi la pensée de rejeter comme inutile notre sainte littérature; mais il me semble indispensable de placer à côté de son étude celle des arts et des sciences de l'occident.

Agriculture, industrie, commerce, tout est à transformer. Donnons à l'étude des sciences militaires toute l'importance que comporte son utilité essentielle et créons une armée analogue à celle des grands Etats européens.

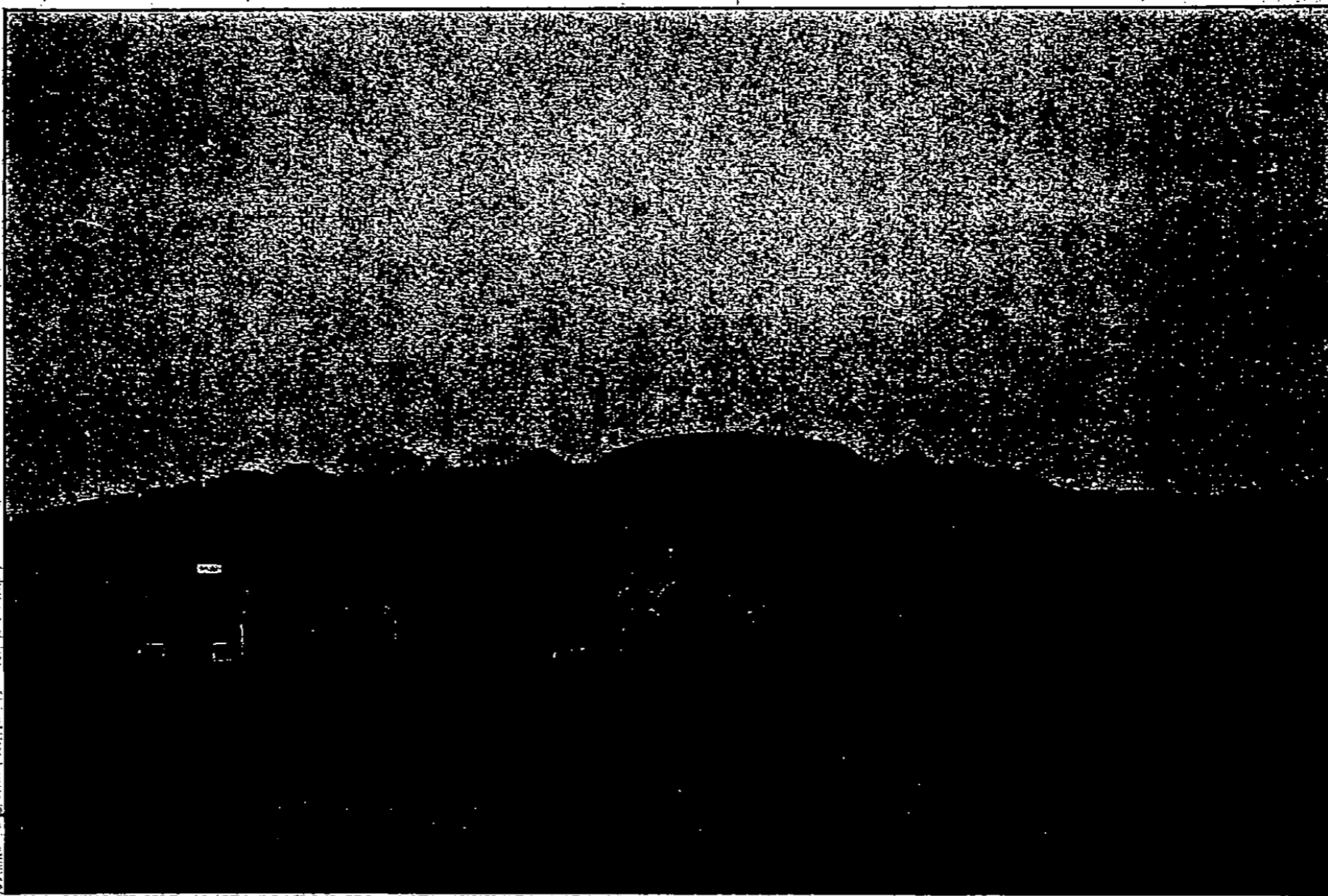
Exploitions nos mines de houille et de métal et construisons des chemins de fer; ces travaux sont indispensables et nous en retirerons des profits certains.

D'une manière générale, faisons-nous une idée nette et vraie des choses.

Notre littérature a pour but de régler le cœur de l'homme, conservons-la pieusement; mais étudions aussi les sciences européennes qui répondent aux nécessités de la vie extérieure.

Honorons, maintenons, faisons progresser notre armée et nous serons respectés. N'attaquons pas les religions étrangères et les nations européennes n'auront plus de prétexte à intervention.





Enceinte fortifiée de la ville d'On-Tchang.

## IV

### OU-TCHANG

Le vice-roi Tchang-Tché-Tong a fait mieux qu'exhorter le peuple à l'étude, il a fondé les écoles qui font actuellement la grande renommée de la ville d'Ou-Tchang.

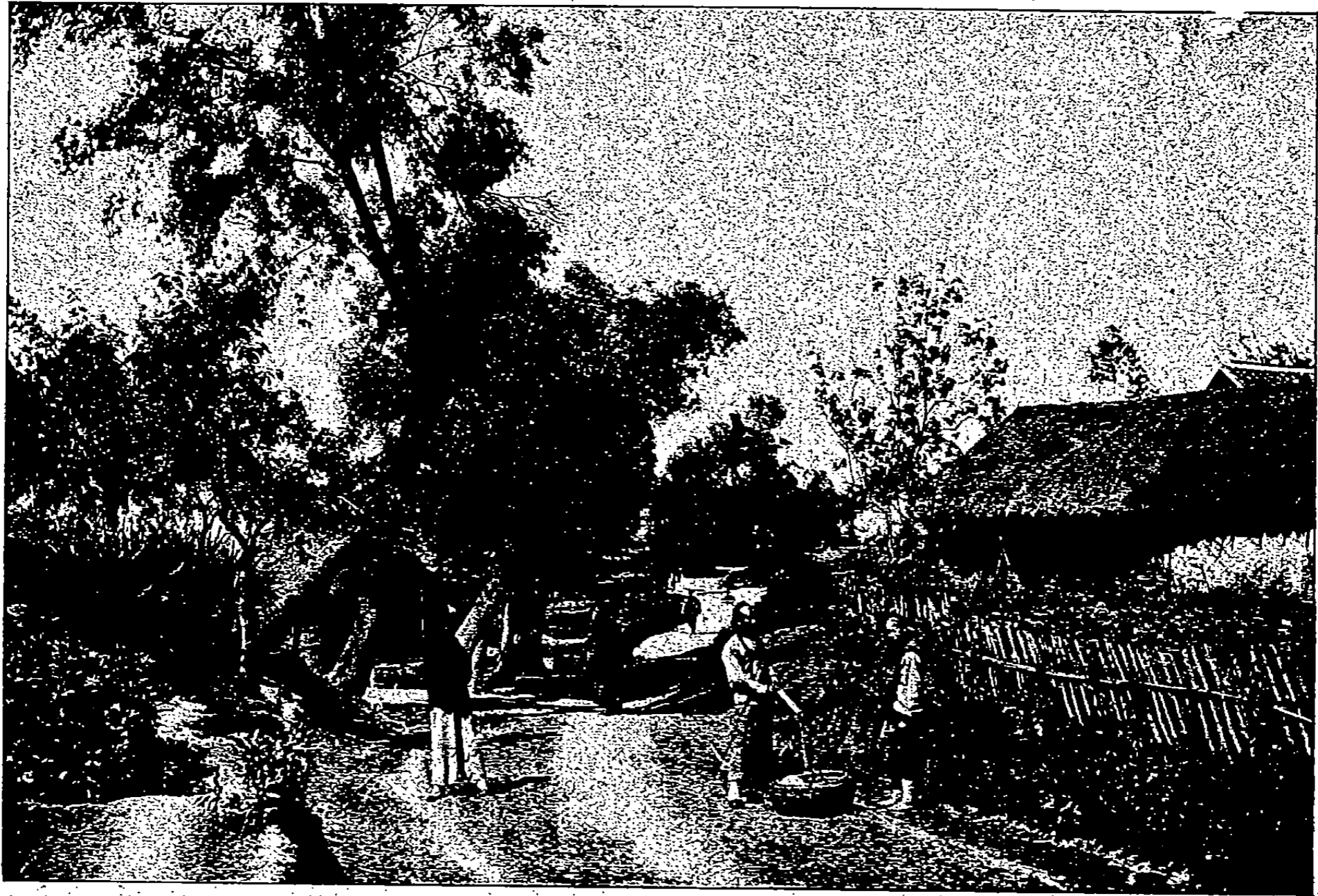
#### Les écoles.

Le *Léang-hou-chou-yuen* (établissement scolaire des deux Hou), est une sorte d'école où des jeunes gens choisis, possesseurs du grade littéraire de siéou-ts'ai (bachelier), se préparent au professorat ou à des missions éventuelles en Europe. Aucun étranger ne professe dans cette institution, que dirige un membre de l'Académie des Han-Lin.

Au point de vue littéraire, les élèves s'exercent à développer à la chinoise des sujets européens. Leurs thèmes semblent pécher par un peu trop de généralité et révéler une étude bien superficielle des matières enseignées; tel celui-ci que j'ai vu proposer devant moi : « Donnez-nous un aperçu de l'histoire de France ».

Par contre, l'enseignement mathématique paraît assez complet. Géométrie, algèbre, trigonométrie sont étudiées sérieusement. Les élèves savent se servir des tables de logarithmes et font des résolutions de triangles, voire même de triangles sphériques.

Mais le cours de physique et chimie a une allure tout à fait empirique. Le professeur n'a suivi les leçons



La campagne aux environs d'Ou-Tchang.

d'aucun maître européen et cela se voit. Il a été formé dans sa famille. Son père était, paraît-il, un chimiste distingué. Pour frapper l'imagination des visiteurs, il fait des expériences assez enfantines, dont il attend beaucoup d'effet : rougir, puis ramener au bleu la teinture de tournesol ; former un précipité coloré, en mélangeant deux liquides incolores, etc..... Ses élèves auront probablement encore beaucoup à apprendre quand il aura vidé pour eux le bagage scientifique que lui a légué son père.

On s'aperçoit, en somme, en visitant le Léan-hou-chou-yuen, que vouloir enseigner sans professeur européen les lettres et les sciences occidentales, est un contre-sens absolu, dans l'état actuel de l'instruction en Chine.

Or, Tchang-Tché-Tong a l'intention bien arrêtée de réduire au strict minimum la coopération des Européens à l'œuvre de relèvement qu'il a entreprise.

Au Tseu-kiang-hiue-tang (école du progrès par soi-même), où l'on enseigne principalement les langues étrangères, il n'y a plus qu'un seul professeur non chinois, et il est japonais. Trois Japonais professent à l'école d'agriculture (Noung-ou-hiue-tang). Il n'y a d'Européens qu'à l'École spéciale militaire : Ou-pei-hiue-tang.

Cette exception peut s'expliquer :

L'organisation solide de son armée et l'instruction de son corps d'officiers tenant la première place dans l'esprit du vice-roi, il est disposé à faire, en vue du résultat cherché, tous les sacrifices nécessaires, même celui de son aversion naturelle, pour l'assistance des Européens.

Il aurait cependant besoin de spécialistes aussi bien pour l'étude des sciences générales que pour celles des sciences militaires, mais cette nécessité est moins matériellement visible pour lui. Bien que toutes les bran-

ches du savoir occidental lui semblent utiles à enseigner, il manque totalement de compétence à leur sujet. Or, il est plus facile à un profane de constater la correction de l'exécution des exercices militaires que l'exactitude de résolution de problèmes de science. Tchang-Tché-Tong est bien obligé de reconnaître que son école militaire est en bonne voie, mais il ne distingue pas aussi nettement que son école normale aurait besoin de professeurs plus éclairés.

On retrouve d'ailleurs dans toutes les écoles de Ou-Tchang les traces sensibles des préoccupations militaires du vice-roi. Le maniement des armes est enseigné partout. A l'école normale, à l'école des langues, à l'école d'agriculture, chaque élève a son fusil et apprend à s'en servir. On semble vouloir inculquer à ces jeunes gens, l'élite intellectuelle de la vice-royauté, le sentiment, diamétralement opposé aux vieilles idées chinoises, de la noblesse et de l'utilité capitale du métier des armes.

Ayant parlé longuement dans une étude précédente (1) des deux établissements militaires de Ou-Tchang, l'École spéciale militaire (Ou-péi-hiue-tang), que dirigent trois officiers allemands, et l'École des sous-officiers (Tsiang-pien-hiue-tang), où professent trois officiers japonais, je ne reviendrai pas sur ce sujet. Je ferai remarquer seulement en quelle estime ces institutions sont tenues à la cour :

Un édit impérial du 16<sup>e</sup> jour du VII<sup>e</sup> mois de la 27<sup>e</sup> année de Koang-Siu (septembre 1901), ayant aboli les anciens examens militaires, un autre édit du 29<sup>e</sup> jour du même mois a décidé la création dans tout l'empire d'écoles militaires modelées sur celles du Hou-Pé. C'est

---

(1) Vallée du Yang-Tsé : Les troupes chinoises et leurs instructeurs; juin 1902. (*Revue des troupes coloniales*, janvier 1903.)



en exécution de cet édit qu'une école a été tout dernièrement installée à Fou-Tchéou, par une mission militaire japonaise comprenant neuf officiers.

### Les usines.

Nous venons de voir que, sauf pour le Ou-péi-hiue-tang, les idées de progrès du vice-roi Tchang-Tché-Tong sont presque complètement stérilisées par son parti pris de se passer du concours des Européens. La même cause produit les mêmes effets pour les filatures qu'il a installées à Ou-Tchang.

La fondation de ces établissements lui fait pourtant beaucoup d'honneur. Mandarin chinois, selon la formule théorique que peu songent à appliquer, il est vraiment « le père et la mère » de son peuple, au bonheur duquel il consacre tous ses efforts.

Dès son arrivée à Ou-Tchang, il installa une filature, dans le double but d'utiliser le coton de la vallée du Han et de procurer de l'ouvrage aux gens sans ressources de la ville et des environs. Voulant étendre le champ de ses expériences, il fit venir d'autres machines et créa une nouvelle manufacture plus complète, où des métiers achèvent le travail des broches, en tissant le coton filé.

Entre temps, il réussit à acclimater autour des lacs et dans les vallées du Yang-Tsé et de ses affluents la culture du mûrier et l'élevage du ver-à-soie, dont le Kiang-Sou et le Tché-Kiang semblaient avoir le privilège exclusif. Une filature de soie vint donc logiquement augmenter le nombre de ses manufactures, auxquelles s'ajouta bientôt une quatrième, destinée à la filature et au tissage de la ramie.

Mais tous ces établissements sont administrés et dirigés exclusivement par des Chinois. Pour des réparations délicates à la machinerie, il faut bien quelquefois

s'adresser aux Européens, mais, en temps ordinaire, on les écarte systématiquement. Il en résulte qu'au point de vue financier c'est le régime de la fraude, au point de vue technique, celui du désordre et de l'à peu près.

Un exemple pourra donner une idée de la manière dont sont gérées les affaires du vice-roi :

Le charbon japonais, rendu à Han-Kéou, revenait ces derniers temps à 8 ou 10 taëls la tonne; le charbon chinois, extrait des mines situées un peu au sud d'I-Tchang, valait dans les mêmes conditions de 3 à 5 taëls. Aux manufactures, au moment de mon passage, on employait du charbon chinois, mais il était facturé comme s'il venait du Japon et on fraudait encore sur le poids. On m'a affirmé qu'en outre, quand le charbon était en magasin, la plupart des mandarins d'Ou-Tchang venaient s'approvisionner au tas pour leur consommation personnelle. Ces opérations diverses élèvent assez haut le prix du combustible de mauvaise qualité qui entretient le feu des machines.

Il est impossible de visiter ces manufactures sans reconnaître les nombreux effets du manque presque absolu de surveillance, mais rien n'est plus navrant que l'état dans lequel sont laissés les bassins, broches et métiers non employés. C'est le domaine des toiles d'araignée, de la poussière, de la rouille et des saletés de toute espèce; or, plus de la moitié du matériel est actuellement dans ce cas.

Quand j'ai visité les usines, les feux de la filature de soie étaient éteints depuis longtemps et on ne prévoyait pas la reprise du travail. Aux manufactures de coton, la moitié seulement des métiers et des broches étaient en mouvement; moins encore, à la manufacture de ramie. Les frais d'exploitation dépassant les revenus, le vice-roi doit réduire, dans les proportions de ses ressour-

ces du moment, les dépenses que lui occasionne l'utilisation de ses machines.

Cette affaire va donc très mal. Tchang-Tché-Tong n'est pas seul à en souffrir. Des actions ont été émises, un certain nombre de riches Chinois sont intéressés à cette spéculation. Ils voudraient sortir de cette situation pénible. Ayant une idée assez juste de la cause du mal, ils reconnaissent qu'avec une direction chinoise ils n'arriveront jamais à réaliser des bénéfices; c'est pourquoi ils pressent le vice-roi de vendre ses usines aux étrangers.

Des pourparlers ont été déjà engagés à ce sujet. Vers la fin d'avril 1902, des Japonais, avec qui j'ai voyagé de Chang-Haï à Han-Kéou, ont visité les filatures dans l'intention de les acheter; mais ils sont repartis au Japon sans avoir pu s'entendre avec le vice-roi.

Les choses en sont là. Il paraît que Tchang-Tché-Tong ne voudrait pas aliéner complètement ses usines, mais seulement les louer à bail pour vingt ans. Quelle que soit la combinaison adoptée on ne peut qu'en souhaiter la réalisation pour le développement ultérieur de Ou-Tchang.

### Le chemin de fer.

On sait que cette ville est appelée à être reliée à Canton par une ligne qui, en prolongeant la voie ferrée Han-Kéou - Pékin, doit constituer ce qu'on appelle déjà le « Grand central chinois ».

Après être restée longtemps en suspens, l'exécution des travaux de cette partie méridionale de la ligne Canton - Pékin est tout près d'être mise en train. Le syndicat américain qui en a la concession s'est entendu à ce sujet avec « la Société d'études franco-belge ».

La gare fluviale de la rive droite du Yang-Tsé sera



construite un peu en amont de celle de la ligne Lou-Han (rive gauche); elle fera vis-à-vis à la concession allemande de Han-Kéou.

Entre cette gare et le nord des murailles d'Ou-Tchang se bâtira peut-être la concession européenne, autre combinaison de Tchang-Tché-Tong.

### Projet de concession européenne.

Connaissant les gains énormes réalisés à plusieurs reprises dans les divers ports ouverts de Chine par les spéculateurs de terrains, le vice-roi espère trouver-là de quoi restaurer ses finances.

Sa conception n'est d'ailleurs pas une innovation : la même entreprise a été dernièrement tentée à Ou-Song (1), lors de l'ouverture spontanée (2) de ce port au commerce international. Il s'agit de former un syndicat purement chinois, accaparant les terrains à bas prix et faisant ensuite payer très cher aux Européens les emplacements qu'ils désirent acheter. L'avenir nous dira si la proximité d'Han-Kéou ne nuira pas à ce beau projet et si, à la suite de la majoration des prix de vente, les terrains en question ne seront pas laissés pour compte au syndicat.

Quoi qu'il en soit, un jeune architecte anglais est actuellement chargé du levé cadastral, et un beau quai en maçonnerie fait déjà face aux quais d'Han-Kéou. Il y a même, depuis plusieurs années, une manufacture européenne installée dans les limites de la future concession.

---

(1) 18 kilomètres nord de Chang-Haï, à l'embouchure du Hoang-Pou, dans le Yang-Tsé.

(2) Ouvert au commerce le 26 avril 1898 pour éviter qu'une puissance ne le réclame comme concession.

C'est une usine d'enrichissement de minerais (1) créée par un Français, M. Vnard, exploitée ensuite par un Suisse, M. Laiderrick, puis mise en actions par la banque russo-chinoise. La compagnie qui la possède actuellement a pour raison sociale : Wu-Chang-Minig Company limited (2).

Verrons-nous bientôt de nouvelles maisons se grouper autour de cette usine ? On peut, malgré tout, l'espérer. En tous cas, même si la ville européenne projetée ne se construit pas, la ville chinoise continuera à se développer et reprendra bientôt, peut-être, l'importance qu'elle avait avant la révolte des Taï-Pings.

C'est, après Nankin, la ville de Chine qui a le plus souffert des combats terribles de cette époque troublée.

### La révolte des Taï-Pings.

Venus du Quang-Toung, les Tchang-Mao (3) débouchèrent de la vallée du Siang dans celle du Yang-Tsé, en décembre 1852. Dès le 23 décembre, ils réussirent à s'emparer de Han-Yang et de Han-Kéou. Ou-Tchang, mieux défendue, résista quelque temps, mais fut finalement enlevée le 12 janvier 1853.

Les défenseurs de la capitale du Hou-Nan, Tchang-

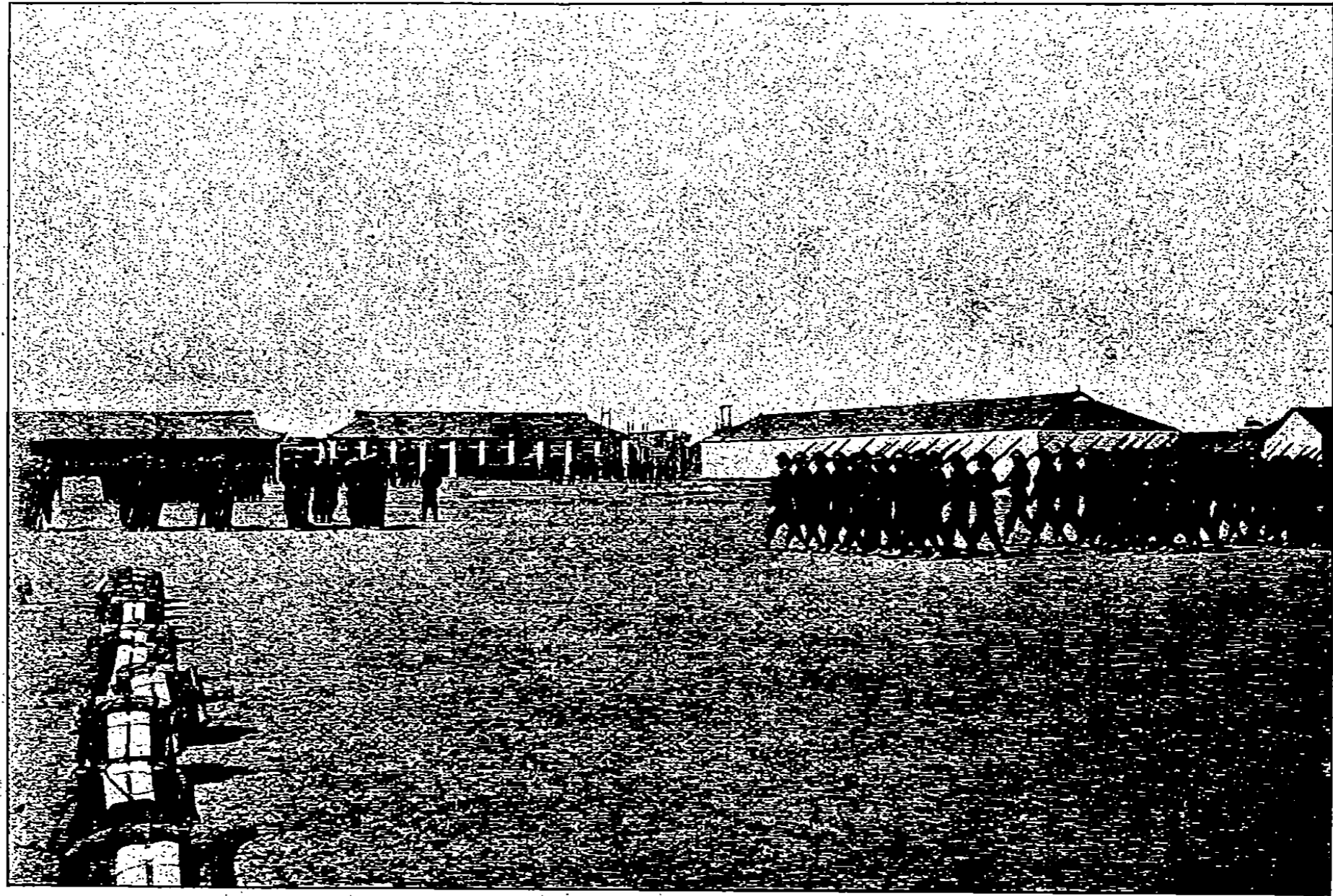
---

(1) Le traitement que subissent dans cette usine les minerais de zinc, d'antimoine et de plomb qu'elle reçoit de l'intérieur de la Chine et qu'elle expédie en Europe, a pour but de les débarrasser aussi complètement que possible du poids inutile de leur gangue. C'est une opération analogue au lavage de l'or.

(2) Aux dernières nouvelles, nous apprenons que cette affaire est actuellement tombée entre les mains de la maison allemande Carlowitz et Cie.

(3) Tchang-mao (longs cheveux), nom donné par les Chinois à ces rebelles.

Taï-ping (grande paix) est le nom choisi par leur chef pour la dynastie qu'il voulait fonder.



Troupes chinoises dressées à l'européenne.

Cha (1), avaient été plus heureux. Pendant 80 jours ils avaient repoussé tous les assauts et les Tchang-Mao, renonçant à la possession de cette ville mais poussant quand même en avant, avaient descendu le Siang, leurs communications avec le Quang-Toung coupées par des troupes solides fanatisées par leur succès.

Ce sont ces troupes qui, commandées par un chef habile, Tseng-Kouo-Fan, furent le noyau de la résistance à la pseudo dynastie Tai-Ping. Les luttes sanglantes qu'elles soutinrent contre les expéditions envoyées de Nankin par les rebelles furent finalement couronnées de succès mais eurent trop souvent pour théâtre les trois malheureuses villes de l'embouchure du Han.

Enlevées et pillées une seconde fois par les Tchang-Mao, le 26 juin 1854, elles furent reprises par Tseng-Kouo-Fan, quelques mois plus tard. Les rebelles s'y installèrent de nouveau en février 1855, mais en furent chassés le mois suivant.

Il est facile de comprendre qu'à la suite de ces prises d'assaut successives, toutes suivies de massacres, de sac et d'incendie, il ne restait plus, de ces trois villes, autrefois florissantes, que des amas de ruines.

#### Sécurité actuelle.

C'est certainement plus pour empêcher le retour de semblables événements qu'en vue de combattre un jour les troupes européennes, que Tchang-Tché-Tong met tant de soins à organiser son armée.

Les troupes, instruites à l'allemande, de la garnison d'Ou-Tchang, comprennent :

1° La garde du vice-roi (général Tchang-Piao), environ 7.500 hommes ;

---

(1) Tchang-Cha, sur la rivière Siang, au nord du lac Toung-Ting. Voir la carte.

2° La division provinciale du Hou-pé (général Ou), environ 7.000 hommes.

J'ai parlé de ces troupes dans une étude précédente. Impuissantes, à mon avis, pour arrêter une véritable armée, elles sont très suffisantes pour la besogne de police étendue qui semble être leur véritable rôle. Tout dernièrement (mai-juin 1902), elles ont réprimé vigoureusement une révolte qui avait éclaté dans le sud du Honan, aux environs de Sin-Yang (kilomètre 221 de la ligne Han-Kéou - Pékin).

Grâce à leur présence à Ou-Tchang, les trois villes de l'embouchure du Han n'ont plus rien à redouter des révoltes intérieures et c'est, par-dessus tout, cette tranquillité qui doit assurer le développement progressif de leur importance dans le monde.

---

## V

### HAN-YANG.

Ou-Tchang est capitale de la vice-royauté du Hou-Koang et le chef-lieu de la province du Hou-Pé. Han-Yang en est une préfecture ou Fou.

#### La préfecture.

Le Tche-Fou qui l'administre a sous son autorité plusieurs Tche-Hien (1) ou sous-préfets dont un s'occupe non seulement de la ville de Han-Yang, mais aussi de celle de Han-Kéou, considérée comme un simple faubourg de cette sous-préfecture.

C'est bien, en effet, un groupe unique que cette suite de deux villes contiguës, dont la partie la plus vivante est précisément cette embouchure du Han qui est censée les séparer. Sur les deux rives, distantes d'à-peine 150 mètres, les habitations et les barques se pressent; sur l'eau c'est un va et vient perpétuel; c'est une grande rue et non pas un fossé.

Mais l'importance de Han-Yang est purement administrative; c'est à Han-Kéou que se trouve le centre des transactions commerciales. Il n'y a de réellement intéressant au sud du Han que les forges, l'aciérie et la manufacture d'armes.

---

(1) *Fou* peut se traduire par préfecture ou département; *Hien*, par sous-préfecture ou district. On appelle tche-fou et tche-hien les mandarins qui ont sous leur juridiction ces divisions administratives.



### Les forges et l'aciérie.

Ces établissements métallurgiques ont été créés par le vice-roi Tchang-Tche-Tong. Ils ont évolué dans le même sens que ses usines; mais, au moment où se produisait la crise, ils ont été achetés par une compagnie chinoise (1) dont le principal actionnaire est le fameux Tao-Taï des chemins de fer : Cheng-Hiuen-Hoai. Actuellement la direction technique est confiée à des ingénieurs belges et le travail s'exécute dans de bonnes conditions; mais l'administration financière est encore entre les mains de Chinois et les bénéfices de l'exploitation s'en ressentent.

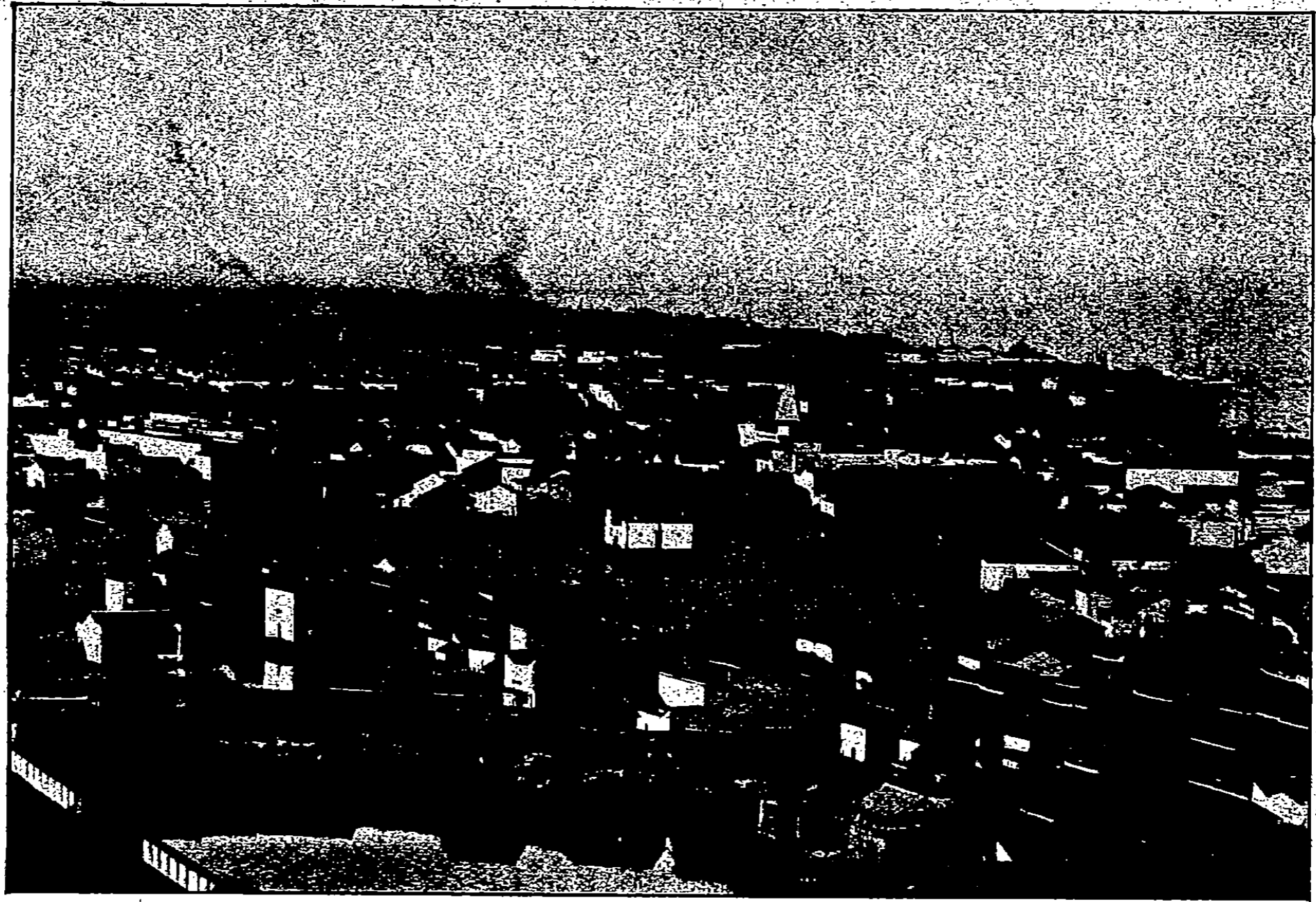
Les forges traitent du minerai de fer venu de Ta-Ye (80 kilom. S.-E. de Han-Kéou). La fonte obtenue est transformée en acier, par décarburation, au moyen du procédé Bessemer. Insuffisant pour être employé à la manufacture d'armes pour l'usinage des bouches à feu, l'acier produit sert surtout actuellement à la fabrication des rails destinés au chemin de fer Han-Kéou-Pékin.

Le travail est assez actif. On fait deux coulées par vingt-quatre heures à l'aciérie, l'une à 3 heures du matin, l'autre à 3 heures du soir. Un chemin de fer traverse l'aciérie et l'arsenal et aboutit, à ses deux extrémités, au Han et au Yang-Tsé.

C'est au quai du Han (ou de l'arsenal) que se déchargent les grosses jonques qui apportent le minerai destiné aux forges. Au quai du Yang-Tsé (ou de l'aciérie) les rails manufacturés sont chargés sur de grands radeaux dont les extrémités s'appuient sur deux jonques solides. Ces radeaux sont remorqués par de petits bateaux à vapeur jusqu'à la gare fluviale, où les rails dé-

---

(1) Il paraît que des Japonais, le gouvernement japonais même, sont intéressés financièrement dans cette affaire.



HAN-YANG. — Les faubourgs et les établissements métallurgiques.



chargés sont mis en tas pour être expédiés sur la voie ferrée au fur et à mesure des besoins.

#### La manufacture d'armes.

Je ne reviendrai pas sur la manufacture d'armes, dont j'ai précédemment parlé. Cependant je tiens à dire que, dans cet établissement comme à l'aciérie, tout fonctionne beaucoup mieux que dans les filatures du vice-roi et que la présence des Européens qu'on y emploie s'y fait très heureusement sentir.

---

## VI

### HAN-KÉOU

---

#### a) Le commerce.

Pendant longtemps l'Europe ne commercia en réalité qu'avec Canton. A la suite de la guerre de l'Opium, Chang-Haï prit une part de jour en jour plus active aux transactions de la Chine méridionale. Enfin, les expéditions franco-anglaises de 1858 et 1860 ouvrirent au trafic Niou-Tchouang, Tien-Tsin et Han-Kéou : la Chine du Nord et la Chine du Centre.

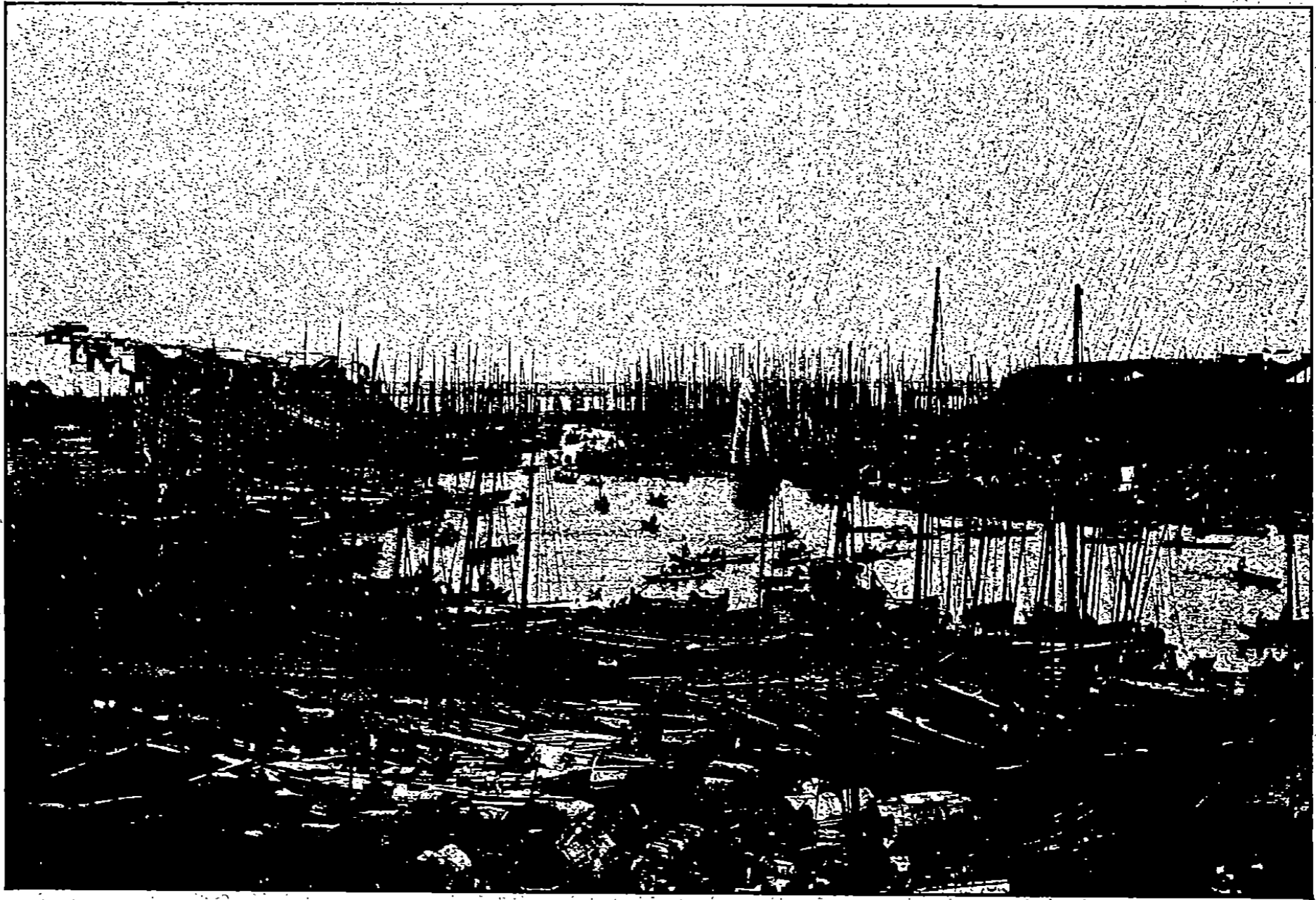
Les autres ports à traité n'ont qu'une importance secondaire : Canton et Chang-Haï pour le Sud, Niou-Tchouang et Tien-Tsin pour le Nord, Han-Kéou pour le Centre sont actuellement, en Chine, les cinq grandes portes du commerce européen.

#### 1° *Exportation.*

Mais si Canton et Chang-Haï semblent devoir longtemps encore conserver la prépondérance en ce qui concerne l'entrée en Chine des produits étrangers, Han-Kéou, grâce à sa proximité des régions de production, tend de plus en plus à devenir la grande porte de sortie des produits chinois.

C'est la ville du thé.

Elle reçoit tous les ans la récolte des trois provinces qui produisent avec le plus d'abondance ces précieuses feuilles : le Hou-Pé, le Hou-Nan et le Ngan-Hoei.



L'embouchure du Han.

Une partie de ce thé est préparée d'une façon spéciale dans des usines qu'on peut appeler des briqueteries. Le traitement qu'il y subit consiste à utiliser sa poussière et ses feuilles brisées, qui sont comprimées en briquettes et tablettes de différentes dimensions (1), de couleur tabac foncé.

A la saison, c'est-à-dire en avril, mai, juin, les grands bateaux de la flotte volontaire russe viennent à Han-Kéou faire le chargement du thé. Ils le transportent soit à Odessa (2), par le canal de Suez, soit en un point du Nord de la Chine où il puisse prendre la voie sibérienne. Autrefois, c'était exclusivement Tien-Tsin. On l'expédiait de cette ville sur Kalgan au moyen de jonques, et là commençait la fameuse « caravane » annuelle.

Le transport se faisait à dos de chameau jusqu'à Kiakhta, puis sur des traîneaux jusqu'à l'Oural.

Quelques bateaux amènent à Nikolaiewsk le thé en briques destiné à la consommation des provinces sibériennes qui peuvent profiter de la voie fluviale de l'Amour.

Au moment des troubles boxers, la plus grande partie du « thé de la caravane » fut déchargée à Vladivostock au lieu de Tien-Tsin et prit *le transsibérien*.

En 1902, on a commencé à embarquer à Port-Arthur et à utiliser pour son transport *le chemin de fer de Mandchourie*.

---

(1) Plus de 199.000 paniers de briquettes et 10.000 paniers de tablettes de thé ont été expédiés de Han-Kéou en 1901.

Un panier de briquettes contient 72 briquettes de 2 livres 1/2 chacune.

Un panier de tablettes contient 504 tablettes de un quart de livre.

(Rapport annuel des douanes chinoises.)

(2) En 1901, 8 vapeurs russes ont chargé du thé à Han-Kéou pour Odessa.

Le tracé proposé par la Russie pour la *voie ferrée de Mongolie* est précisément la vieille route de la « caravane » : Pékin-Kalgan-Kiakhta-Irkhoustk. Quand il sera exécuté, la ligne de Han-Kéou à Pékin sera en exploitation et le thé de la « caravane » pourra aller de Han-Kéou à l'Oural directement, à travers la Chine, la Mongolie et la Sibérie.

Le thé en briques a toujours pris la voie orientale. Consommé par les populations pauvres de Sibérie, il est fortement protégé par le gouvernement russe. On le taxe seulement 2 roubles or par livre, alors que le thé en feuilles doit payer, pour le même poids (1) 13 roubles or, s'il arrive par la Sibérie et 21 roubles or, au débarquement à Odessa.

A Han-Kéou, le commerce du thé est pour les trois quarts entre les mains des Russes, qui y possèdent quatre importantes maisons ayant chacune sa briqueterie. Il y a bien aussi quatre maisons anglaises, mais leur importance décroît de jour en jour à cause des progrès des Russes, et parce que le thé de l'Inde remplace de plus en plus le thé de Chine en Angleterre.

En dehors du thé, il existe à Han-Kéou un gros commerce d'exploitation de matières premières qui est presque entièrement fait par des maisons françaises et allemandes. Les plus importants de ces établissements sont les maisons Racine-Ackermann et C<sup>ie</sup> (française), Melchers and C<sup>o</sup> (allemande), Arnhold-Karberg et C<sup>ie</sup> (allemande), Olivier et C<sup>ie</sup> (française).

---

(1) La différence qui existe entre les droits de douane que paie le *thé en feuilles*, suivant la voie qu'il prend, a été établie pour protéger le *transport par terre*, qui a longtemps fait vivre une grande partie de la population sibérienne. L'utilisation de la voie ferrée a déjà dû faire changer ces tarifs, antérieurs à 1900. (Renseignements pris dans *La Rénovation de l'Asie*, de P. Leroy-Beaulieu.)

Je vais essayer de donner une idée des divers articles de ce marché.

PRODUITS VÉGÉTAUX. — *Ramie*. — C'est une plante textile. Après filature et tissage, elle fournit une étoffe dont le lustre peut rivaliser avec celui de la soie. Les tissus mélangés (soie et ramie) donnent de très bons résultats. Cette plante sert aussi à la fabrication des billets de banque. On l'exporte principalement vers la France et l'Angleterre. Pour que le commerce de cet article d'avenir se développe pleinement à Han-Kéou, il faudrait que les filatures actuelles de Ou-Tchang fonctionnassent régulièrement et qu'on en créât de nouvelles, ce qui permettrait d'obtenir à assez bon compte les filés de ramie.

*Sésame*. — Les graines de sésame, d'où l'on extrait une huile employée dans l'industrie de la savonnerie, font l'objet d'un commerce important. C'est un gros article de spéculation. Bombay tient depuis longtemps la tête des ports d'exportation pour ce produit. Han-Kéou en expédie chaque année de 12 à 15.000 tonnes (1).

Le prix très élevé, quand il s'agit de grandes distances, du transport par brouettes, empêche seul d'arriver au marché d'Han-Kéou les graines de sésame récoltées à l'intérieur de la Chine. On n'y reçoit actuellement que les produits des régions longeant le Yang-Tsé et le Han. L'exploitation du chemin de fer, en portant la circulation et la vie dans les régions jusque-là isolées du Hou-Koang et des provinces voisines, doit augmenter dans des proportions considérables l'apport des graines de sésame à Han-Kéou.

---

(1) En 1901, un très grand commerce a été fait avec les graines de sésame, malgré la récolte de l'Inde, qui a été excellente, et les prix payés aux producteurs ont procuré de beaux profits. (Rapport annuel des douanes, 1901.)

En 1902, il a été embarqué à Han-Kéou 670.000 piculs de graines de sésame. (Rapport annuel des douanes, 1902.)



Ce port pourra alors faire une sérieuse concurrence à Bombay.

*Suif végétal.* — Le suif végétal est le produit de l'arbre à suif. Comme apparence, il ressemble beaucoup au suif animal, auquel on le préfère. Il y a beaucoup de qualités de suif végétal, présentant entre elles de grandes différences de valeur.

Les Allemands, passés maîtres, comme chacun sait, dans l'art de la contrefaçon, ont été les premiers à opérer des mélanges permettant de fournir à bas prix des qualités paraissant bonnes. Tout le monde a dû les imiter et, dans tous les godowns d'Han-Kéou, on se livre aujourd'hui à la manipulation du suif.

On en exporte de 5 à 6.000 tonnes par an à destination de Trieste, Gênes, Marseille, Anvers, Hambourg et Stockholm, en pains de un picul (1) et demi, recouverts de nattes en bambou, puis de toiles d'emballage et ficelés de jonc.

*Huile de bois.* — Le commerce d'exploitation de l'huile de bois a ceci de particulier que la grosse difficulté consiste à se procurer à bon compte les tonneaux nécessaires à son transport. Han-Kéou expédie tous les ans de 4 à 5.000 tonnes d'huile de bois.

Cet article est presque entièrement entre les mains des Allemands, qui utilisent pour son envoi de vieux tonneaux de pétrole.

*Noix de galle.* — Le commerce de la noix de galle est aussi une spécialité allemande, mais il ne présente pas une bien grande importance. Le grand port d'exportation de cet article est Colombo et les 20 ou 25.000 piculs qu'Han-Kéou dirige annuellement sur Hambourg et Anvers ne sont que bien peu de chose en comparaison des expéditions considérables du grand port de Ceylan.

---

(1) Le picul vaut à peu près 60 kilogr. 400.

*Feuilles de tabac.* — Han-Kéou envoie chaque année à Londres quelques centaines de piculs de feuilles de tabac de qualité supérieure.

PRODUITS ANIMAUX. — *Peaux de vache.* — Les peaux de vache sont l'objet d'un très gros trafic à Han-Kéou. On en exporte de 150 à 180.000 piculs par an.

Les différentes qualités de cet article se classent en poils d'été, poils moyens, poils d'hiver ; poids légers, poids moyens, poids lourds. Les acheteurs préfèrent le poil d'hiver qui est plus long. Quant aux peaux de différents poids, c'est une question de demande : les poids légers sont dirigés sur Gênes, Marseille et Barcelone ; les poids moyens, sur l'Amérique ; les poids lourds, sur Le Havre, Londres et Hambourg.

Avant leur expédition, les peaux subissent dans les godowns d'Han-Kéou une manipulation assez simple : elles sont nettoyées sommairement, plongées dans un bain d'arsenic et séchées au soleil.

L'emballage se fait soigneusement. Les peaux sont comprimées à la machine, de telle sorte que 100 piculs ne cubent pas plus de 10 tonneaux de mer (1).

Plus du tiers de la totalité des peaux de vache du marché d'Han-Kéou est expédié par des maisons françaises.

*Peaux de buffle.* — La quantité annuelle de peaux de buffle exportées est de 20 à 25.000 piculs. Elles subissent la même préparation que les peaux de vache et sont dirigées sur Beyrouth, Smyrne et l'Archipel.

*Peaux de chèvre.* — Les peaux de chèvre sont classées d'après la longueur de leur poil ; mais, au rebours de ce qui se passe pour les peaux de vache, les acheteurs préfèrent le poil court. La considération de la couleur

---

(1) Le tonneau de mer est une mesure de solidité anglaise qui vaut 40 pieds cubes, c'est-à-dire 1 mc. 132.

intervient aussi dans le classement. On distingue les poils blancs, les poils gris et mélangés et les poils noirs. Chaque année, Han-Kéou expédie de 8 à 10.000 piculs de peaux de chèvre sur Philadelphie, New-York, Le Havre et Londres.

*Soies de porc.* — Les soies de porc sont employées pour la fabrication des brosses. A une petite différence de longueur de poil correspond pour cet article un gros écart dans le prix de vente. C'est ainsi que les soies mesurant 6 centimètres valent de 35 à 40 taëls le picul, tandis que celles qui mesurent 12 centimètres valent de 4 à 500 taëls. L'assortiment courant est vendu une centaine de taëls.

C'est un article de commerce réputé très dangereux à cause de la difficulté de se rendre compte de son état de propreté et d'humidité. D'autre part, il faut surveiller d'une façon spéciale les ouvrières chinoises qui manipulent les soies de porc dans les godowns d'Han-Kéou. Elles ont, en effet, une tendance à mettre journellement dans leurs cheveux une certaine quantité de ces poils, qui valent en somme assez cher, pour les revendre à l'extérieur.

Han-Kéou envoie tous les ans au Havre, à Londres et à Hambourg cinq ou six mille caisses de soies de porc d'un picul chacune.

*Suif animal.* — L'exportation du suif animal présente à peu près la même importance que celle du suif végétal. 3 ou 4.000 tonnes de ce produit partent annuellement d'Han-Kéou, enfermées dans des caisses doublées de zinc contenant environ 2 piculs de suif.

*Albumine.* — Han-Kéou exporte aussi de l'albumine. Cette substance est préparée dans des usines spéciales qui sont au nombre de trois, dont une française, la maison Grosjean et C<sup>ie</sup>.

*Divers.* — On peut citer également, parmi les produits

animaux qui se trouvent sur ce marché, les cornes de buffle et les plumes de canard sauvage.

**PRODUITS MINÉRAUX.** — J'ai parlé, à propos de Ou-Tchang, des minerais de plomb, de zinc et d'antimoine préparés et exportés par l'usine Vnard.

A 80 kilomètres sud-est d'Han-Kéou, des mines de fer sont actuellement en exploitation près de la sous-préfecture de Ta-Ye. Le port d'embarquement du minerai est Hoang-Chi-Kiang, sur le Yang-Tsé (60 milles en aval d'Han-Kéou).

Suivant un arrangement spécial convenu entre les deux gouvernements chinois et japonais, les navires japonais, après avoir déchargé le charbon qu'ils importent à Han-Kéou, descendent à Hoang-Chi-Kiang pour y embarquer du minerai de fer destiné aux fonderies que le gouvernement japonais possède près de Moji.

69.000 tonnes de minerai de Ta-Ye ont été transportées au Japon en 1901 (1).

### *2° Importation.*

On peut distinguer, dans le commerce d'importation d'Han-Kéou : 1° les marchandises venues directement des pays d'origine; 2° les marchandises étrangères provenant d'autres ports chinois.

1° Les marchandises venues directement des pays d'origine comprennent des machines, locomotives et matériel de chemin de fer destinés à la voie ferrée Han-Kéou - Pékin, qui proviennent de France et de Belgique; du charbon japonais; de l'huile de pétrole venue de Sumatra et des outils de l'Inde.

En 1901, la valeur de ce commerce a atteint le chiffre de 2.141.491 Haï-kouan-taëls (1).

---

(1) Rapport annuel des douanes (1901).

2° Bien plus important est le commerce d'importation de marchandises européennes venues des grands ports chinois en relations avec l'Europe depuis de longues années, comme Chang-Haï et Swatow. C'est de là que Han-Kéou reçoit, par les vapeurs faisant le service régulier du fleuve, ses cotonnades, ses lainages, son sucre, son pétrole, ses aiguilles et ses métaux.

Ce commerce s'est élevé, en 1901, à la somme de 55.473.792 haï-kouan-taëls (1). Les facilités de paiement consenties par les maisons et surtout les banques européennes ou chinoises des ports ouverts sont la principale cause de la supériorité de valeur de ce genre de commerce sur le précédent.

Si j'ai pu indiquer quelques chiffres concernant la valeur en numéraire des importations de 1901, je ne connais en revanche rien de précis au sujet des affaires d'exportation, qui sont cependant de beaucoup les plus importantes dans l'état actuel des choses. Le rapport annuel des douanes est là-dessus peu explicite. Je puis dire cependant que les succursales installées à Han-Kéou par les grandes maisons européennes de Chang-Haï, montrent la plus grande activité et que leur commerce, déjà très florissant, présente des signes d'un accroissement qui peut aller, d'après des renseignements peut-être optimistes, jusqu'à décupler, dans un avenir peu éloigné, la valeur des transactions actuelles.

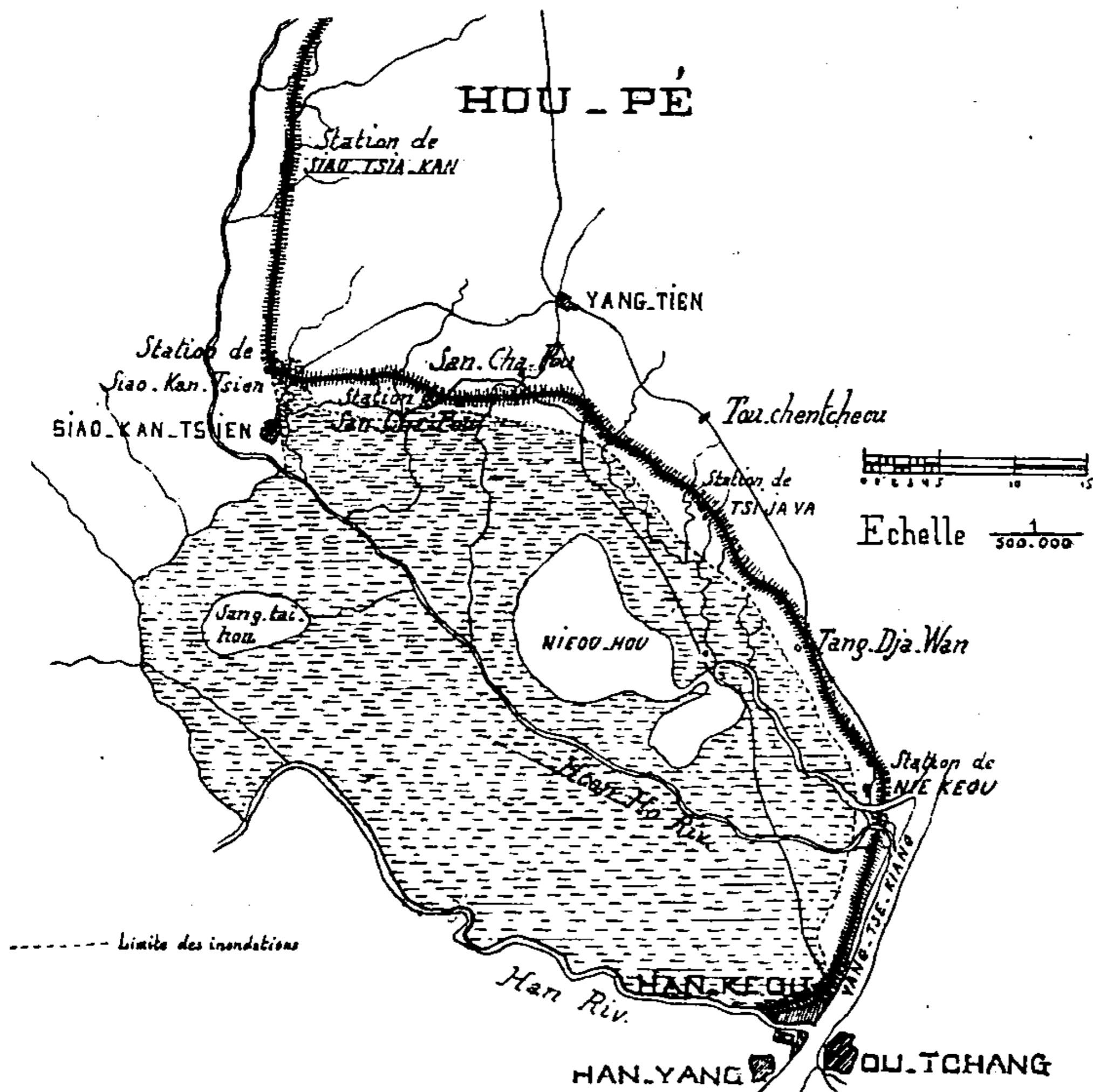
Quoi qu'il en soit, il est certain que l'extension prochaine des voies de communication à l'intérieur du pays et l'augmentation constante des services réguliers de correspondance fluviale feront affluer les produits chinois et européens sur ce marché, qui est devenu, en peu de temps, un des plus importants de Chine.

---

(1) Rapport annuel des douanes (1901).

b) Les chemins de fer.

Je ne crois pas devoir insister longuement sur les travaux du chemin de fer de la ligne Han-Kéou - Pékin, dont j'ai raconté plus haut les débuts; il est cependant



Voie ferrée de Han-Kéou à Pékin.

utile de dire quelques mots des difficultés spéciales qu'ont eu à surmonter les ingénieurs de la Société d'études.

Aux environs immédiats de Han-Kéou, la ligne devait traverser un terrain bas soumis aux inondations périodiques de la vallée du Yang-Tsé.



diques du lac Niéou-Hou, ou plutôt du Yang-Tsé, à qui ce lac sert de déversoir au moment des hautes eaux. Pour assurer dans ces conditions la stabilité du remblai sur lequel est posée la voie, les ingénieurs ont engagé des dépenses considérables : sur une soixantaine de kilomètres, le remblai est renforcé, du côté qui fait face au lac, par un mur de soutènement en maçonnerie.

Ceux qui connaissent le régime des eaux du pays complètement déboisé qu'est la Chine, peuvent se rendre compte de la nécessité de pareilles précautions, qui représentent une économie réelle malgré les frais qu'elles occasionnent. On peut ainsi éviter des accidents semblables, à celui qui, le 22 juillet 1902, a mis hors de service, aux environs du kilomètre 144, le plus grand pont et une partie du remblai de la voie ferrée que les Allemands sont en train de construire, de Tsing-Tau à Tsinan-Fou, dans le Chan-Toung.

Tout en étant exécutés avec la plus grande conscience, les travaux sont poussés assez rapidement. 215 kilomètres sont en exploitation depuis le 1<sup>er</sup> mai 1902. La station terminus est Sin-Yang dans le Ho-Nan (bassin du Hoang-Ho). Pour arriver jusque-là, il a fallu percer un tunnel de 375 mètres dans le massif du Hoai-Chan; mais, à partir de ce point, la ligne se tiendra constamment en plaine jusqu'au fleuve Jaune, où doit s'effectuer la liaison entre les deux tracés : celui du nord, venant de Pékin, et celui du sud, venant de Han-Kéou.

Le point terminus de la section du Nord est, depuis le milieu de 1902, Tchen-Ting-Fou (kilomètres 995) (1); mais la ligne est à peu près achevée jusqu'à Choen-Te-Fou (kilomètre 750), près de la frontière du Ho-Nan,

---

(1) Han-Kéou étant pris comme origine des distances, Pékin se trouve au kilomètre 1.270; le fleuve Jaune est au kilomètre 600.

et le public a été officiellement informé de l'ouverture de cette gare dans le courant de 1903.

La province du Ho-Nan va donc être entamée au nord et l'est déjà depuis un an au sud.

C'est dans cette province que vont se localiser les derniers efforts de la Société d'études.

La grosse question est celle du Hoang-Ho. Traverser un fleuve aussi puissant et aussi capricieux est un problème difficile à résoudre.

On a longtemps cru que l'érection d'un pont était impossible et qu'il serait nécessaire de recourir au transbordement, comme les Russes à Ying-Kéou (1). De nouvelles études ont conclu à la praticabilité de ce travail. Le pont métallique projeté aura de 1.600 à 1.700 mètres de long. Ses piles reposeront sur des pieux à vis. On espère l'avoir terminé en 1906.

Han-Kéou, ainsi relié, à Pékin, sera le véritable point terminus du Transsibérien.

La ligne de Canton est moins avancée. J'ai dit plus haut que les travaux étaient commencés.

Enfin, dans un avenir plus ou moins éloigné, Han-Yang communiquera avec le Se-Tchouen par une voie ferrée que l'on voudrait essayer de construire au moyen de capitaux exclusivement chinois. Il arrivera probablement la même chose que pour la ligne Lou-Han. Après quelques tentatives infructueuses, les Chinois devront s'adresser aux syndicats européens et nous pou-

---

(1) Ying-Kéou est le véritable nom de la ville que le traité du 26 juin 1858 appelle Niéou-Tchoang. Elle est située à l'embouchure du Léao, à 100 kilomètres en aval du vrai Niéou-Tchoang. C'est à proximité d'Ying-Kéou que se fait la jonction entre le chemin de fer transmandchourien et la ligne du Nord chinois. Un bateau à vapeur fait une fois par jour le trajet entre les deux gares chinoise et russe.

vons espérer que la Société d'études, solidement implantée dans le pays et forte de son expérience déjà longue, réussira à ce moment à obtenir l'entreprise de cette nouvelle tâche.

### c) La navigation.

Lorsque Han-Kéou sera relié à Pékin, Ou-Tchang à Canton et Han-Yang à Tcheng-Tou, le groupe des trois villes de l'embouchure du Han entrera dans une nouvelle phase de développement. Les résultats considérables déjà obtenus sont dus presque exclusivement aux progrès constants de la navigation à vapeur sur le Yang-Tsé.

Je vais en dire quelques mots, en groupant par pavillon les compagnies concurrentes, car l'émulation des nationalités, se montre plus que partout ailleurs à Han-Kéou, dans la lutte engagée sur le terrain des affaires par les armateurs étrangers.

Le *pavillon anglais*, qui a le mérite de s'être montré le premier sur les eaux du grand fleuve, domine encore, mais ne fait que peu de progrès. Il est arboré par les bateaux de quatre compagnies : Butterfield and Swire, Macbain, Greaves et Jardine and Matheson. Ces maisons ne présentent pas de signes de décadence, mais la concurrence commence à les gêner. D'autre part, les deux dernières sont surtout à capitaux chinois et on s'aperçoit, en voyageant à bord de leurs bateaux, que les directeurs ont perdu un peu de vue la question du confortable des passagers européens.

Deux grandes *compagnies allemandes* leur font concurrence.

C'est en octobre 1899 que les bateaux du Norddeutscher Lloyd ont fait leur apparition à Han-Kéou, préludant ainsi au grand coup d'Etat maritime d'avril

1900 (1), qui a donné à cette puissante compagnie une partie considérable du cabotage des mers de Chine.

En 1901, la *Hamburg Amerika* entra en ligne, compléta le service du Norddeutscher Lloyd entre Chang-Hai et Han-Kéou et le prolongea jusqu'à Tchoung-King au moyen d'un petit vapeur spécial, le *Mei-Yu*.

Ces deux compagnies allemandes sont syndiquées pour ce qui concerne le Yang-Tsé, comme le sont d'ailleurs entre elles les quatre compagnies anglaises.

A Han-Kéou, comme partout en Chine, le Japon est aux premiers rangs pour la conquête économique du pays. Il est représenté sur le Yang-Tsé par les paquebots de la *Osaka-Shosen-Kaisha*. Cette compagnie, dirigée d'une façon très intelligente, semble appelée à beaucoup d'avenir. Les négociants européens reconnaissent que, sur ses bateaux, on prend grand soin des marchandises transportées et que les prix demandés sont souvent très avantageux. Officiellement, le tarif est le même que pour les autres compagnies étrangères, mais il est souvent possible de s'entendre avec l'administration pour obtenir des rabais sérieux.

Un bateau japonais remonte jusqu'à Tchoung-King.

Quant à la compagnie chinoise dont la raison sociale est *China merchants' steam navigation Co*, et qui promène le dragon impérial sur les eaux du grand fleuve, il est possible mais douteux que la récente intervention de l'Etat chinois dans son administration change quelque chose aux errements suivis jusqu'à ce jour; ce qui est certain, c'est qu'une transformation radicale serait nécessaire pour les intérêts des actionnaires. Tout le

---

(1) Achat des vapeurs de deux sociétés anglaises de navigation : la *Scottish oriental steam fleet* et *Co* et la *Holt Line*; et constitution d'un service de cabotage dont le centre est à Singapour et qui rayonne sur l'Indo-Chine, la Chine méridionale, les Philippines, les Indes hollandaises et l'Australie.

monde est d'accord là-dessus, et l'avis unanime se trouve résumé d'une façon significative dans cette réponse que m'a faite un négociant européen questionné par moi à ce sujet : « Squeeze sur toute la ligne. »

C'est l'Allemagne et le Japon qui ont le plus contribué, ces derniers temps, à l'augmentation annuelle du tonnage des entrées du port d'Han-Kéou. En 1904, ce mouvement de progrès constant aura cela de particulièrement intéressant pour nous qu'il sera déterminé en grande partie par l'apparition d'une société de navigation française.

Voici ce qu'a dit, à ce sujet, le Consul général de France à Chang-Haï, M. Rattard, aux Français réunis au consulat pour la réception habituelle, le 1<sup>er</sup> janvier 1903 :

« Je suis heureux de pouvoir vous apprendre que, grâce aux efforts et à la persévérance de MM. Racine et Ackermann ainsi qu'aux bonnes volontés qu'ils ont su grouper autour d'eux, nous avons enfin réussi à fonder une ligne de bateaux à vapeur destinée à desservir le Yang-Tsé. C'est la réalisation d'un de nos plus anciens desiderata en Chine et vous tous qui êtes ici vous en comprenez l'importance au point de vue de la cause française. »

#### *d) Les concessions.*

Le développement continu de la navigation à vapeur sur le Yang-Tsé n'est pas le seul signe extérieur de la prospérité d'Han-Kéou. Les concessions accolées qui prolongent au nord-est sa cité chinoise témoignent, par leurs progrès incessants, de la vitalité des établissements qui s'y sont installés.

Les deux plus caractéristiques de ces groupements

juxtaposés de nationalités diverses sont les deux concessions anglaise et allemande.

La *première* est déjà une vieille ville européenne. Comme elle a été longtemps sans rivales, elle est plutôt internationale, malgré son aménagement confortable et sa sage administration aussi britanniques que son Bund aux larges pelouses où se promènent des policemen hindous.

Appontements de bateaux, banques, maisons de commerce, clubs, marché, promenades, temples des différents cultes, tout se trouve dans ce bloc massif aux larges rues partout bâties. C'est un organisme vigoureux et complet.

La *concession allemande* est une ville en construction.

Tracé de routes, maçonnerie de quais, construction de maisons nouvelles, installations électriques, travaux de remblaiement et de terrassement, tout se fait à la fois, avec une abondance de main d'œuvre et un volume de matériel remués qui semblent indiquer pour Han-Kéou une forte subvention de l'empire.

Entre les établissements de l'Angleterre et de l'Allemagne se trouvent ceux de la France et de la Russie. Cette situation centrale les fera profiter dans une large mesure de l'extension de la ville européenne.

Les grands travaux allemands déplaceront en effet, après leur exécution, l'ancien axe des affaires. Tout se traitait autrefois à la concession anglaise. La ville nouvelle est trois fois plus grande et son centre est à peu près marqué par le consulat de France.

La *concession française* se bâtit activement, quoique avec moins de fièvre que sa voisine du nord-est, la concession allemande. Elle a d'ailleurs de l'avance sur elle. Le quai de France est terminé depuis 1901, et les consuls d'Allemagne et du Japon ont dû louer des maisons



françaises en attendant la construction des bâtiments qui leur sont destinés.

Le 12 novembre 1902, le gouvernement chinois a consenti une extension demandée par notre consul. Précédemment limités par la vieille muraille, les terrains français iront jusqu'à la voie ferrée. Les démolitions nécessaires sont en cours d'exécution.

A Han-Kéou, la langue française fait de sérieux progrès. Une école franco-chinoise dirigée par des frères français est très prospère et forme d'excellents élèves à qui les travaux du chemin de fer franco-belge offrent un débouché certain. Quand on arrive de Chang-Haï, où l'Anglais domine d'une façon inquiétante jusque dans notre concession et au sein des familles de certains Français, on est agréablement surpris en entendant dans les hôtels d'Han-Kéou quelques-uns des domestiques chinois s'exprimer en un français presque correct.

Il y a encore un autre signe de la vitalité de notre langue dans cette ville cosmopolite. De même que tout Européen débarqué à Chang-Haï se voit dans l'obligation d'étudier l'anglais s'il ne le parle déjà, beaucoup d'étrangers, d'Allemands surtout, mettent à profit leur séjour à Han-Kéou pour apprendre le français.

Si l'inévitable *club anglais* existe depuis longtemps déjà dans l'English Settlement, le *Cercle gaulois* de la concession française lui fait une sérieuse concurrence. Il présente ceci de particulier qu'aucune condition de nationalité n'est requise pour en faire partie, mais que tous les membres doivent pouvoir parler couramment le français. Originale et excellente mesure qui donne à cette association de bons vivants, largement hospitalière pour tous les Français de passage, son caractère bien spécial et sa vitalité vigoureuse.

C'est un milieu réconfortant que celui de la société française d'Han-Kéou. On y constate que la vigueur

d'esprit, l'énergie, la confiance en soi-même sont encore des qualités de notre race et on peut bien augurer de l'avenir de cette belle colonie. Son développement remarquable réfute clairement les paroles de celui qui voyait naguère à Quang-Tchéou-Wan la limite septentrionale de nos intérêts en Chine.

La *concession russe* nous doit la plus grande partie de son quai. Cet abandon a été consenti par la voie diplomatique il y a quelques années. Je ne sais quel avantage secret nous en avons retiré, mais cette opération est encore vivement critiquée par tous les Français d'Han-Kéou. Ils trouvent trop étroite la bande de terrain qui nous est laissée sur le fleuve et ils ont trop longtemps déploré de voir les deux belles promenades que sont le Bund anglais et le quai de France, séparées par la sorte de steppe, boueuse ou poudreuse suivant la saison, que formait le quai russe dont personne ne s'occupait.

Au moment de mon passage à Han-Kéou (1) on espérait beaucoup de l'arrivée d'un nouveau consul de Russie, et c'était à juste titre, puisque les dernières nouvelles nous apprennent (2) que le quai russe est achevé.

Si nos alliés sont restés longtemps indifférents en matière de travaux publics, ils n'ont en revanche pas laissé périliter leurs affaires commerciales. Installés à Han-Kéou depuis aussi longtemps que les Anglais, ils profitent largement de l'activité de leurs manufactures de thé et des opérations de la Banque russo-chinoise dont la principale clientèle est parmi les indigènes.

Au nord du quai allemand, une concession est réservée au *Japon*, conformément aux prescriptions du traité de Shimonosaki. Rien n'y a encore été fait. On n'y trouve actuellement que des huttes de pêcheurs chinois.

---

(1) Mai 1902.

(2) *Echo de Chine* du 28 janvier 1903.

Il faut aussi noter, pour terminer, les terrains qui avoisinent, au sud-ouest, la gare fluviale du chemin de fer. Ils ont été achetés, au nom du roi Léopold, par des spéculateurs belges, mais ne constituent pas encore une concession régulière officiellement reconnue par la Chine.

## CONCLUSION

---

Le groupe des trois villes de l'embouchure du Han est surtout intéressant par la somme d'énergie qu'on y dépense. Avec des succès différents, tout le monde y travaille en vue de l'avenir.

Nous avons déjà vu se dégager les principales causes de l'inutilité de l'effort chinois.

La bonne volonté du vice-roi est évidente; ses soldats réussissent parfaitement le pas de parade, beaucoup d'élèves de ses grandes écoles sont convaincus de la nécessité de l'instruction moderne européenne et ses usines marchent quelquefois. Mais, sauf pour l'Ecole militaire, tous les services sont entre les mains de mandarins ignorants et avides. S'ils sont payés moins cher que des spécialistes européens, pour le recrutement de qui de gros traitements seraient indispensables, ils compensent et au delà cette différence par le désordre et le peu d'honnêteté de leur gestion.

Au besoin, le vice-roi se déciderait à engager quelques étrangers nouveaux comme salariés subalternes. Sous peine de tourner toujours dans le même cercle, c'est la haute direction financière et technique qu'il est nécessaire de confier sans réserve à des spécialistes honnêtes et compétents.

D'autre part, le pays lui-même est administré comme les écoles et les usines. Si Tchang-Tche-Tong pouvait percevoir la totalité des impôts du Hou-Koang et contrôler l'emploi réel de ses finances, il aurait les moyens

de faire de grandes choses. Mais il n'a ni le pouvoir ni la volonté d'exécuter des réformes aussi radicales.

Tout restera donc dans l'état actuel. Les mandarins continueront à s'enrichir, et, faute d'argent et de directeurs capables, les écoles de Ou-Tchang produiront longtemps encore des ignorants orgueilleux, satisfaits de leur instruction de surface qu'ils croient très profonde, pendant que les usines mal administrées poursuivront leur marche vers la ruine.

Le vice-roi n'a cependant qu'à passer le fleuve pour voir comment on réussit dans ses entreprises. L'effort européen est largement récompensé si l'effort chinois reste improductif.

Chaque année voit augmenter, dans des proportions toujours croissantes, le chiffre d'affaires des maisons de commerce ainsi que le nombre et le tonnage des bateaux à vapeur qui chargent et déchargent leurs marchandises sur les quais d'Han-Kéou. Le développement général de cette collectivité travailleuse est d'ailleurs matérialisé par les constructions nouvelles qui s'élèvent chaque jour sur les concessions européennes. Bref, Han-Kéou semble appelé à devenir bientôt un nouveau Chang-Hai, plus rapproché des régions de production et situé au centre de la répartition des marchandises, s'il est plus éloigné de la mer que le grand port du Hoang-Pou.

Le commerce français aura contribué dans une large mesure au progrès de cette jeune ville européenne.

Si les Anglais tiennent encore le premier rang pour le transport des marchandises, ce qui leur permet d'enfler artificiellement, là comme partout en Chine, le chiffre de leurs affaires (1), les plus importantes transactions sont faites par les Russes pour le thé, par les

---

(1) Sous prétexte de faciliter les statistiques, le service des

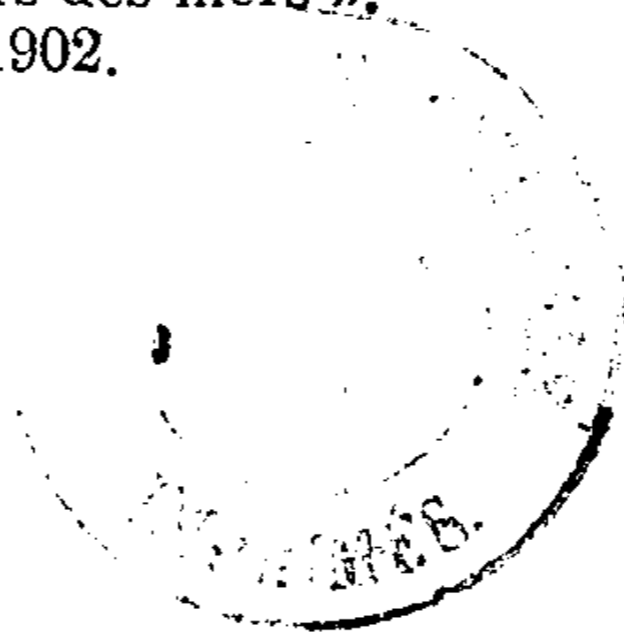
Français et les Allemands pour l'exportation de matières premières.

L'apparition prochaine sur le grand fleuve des bateaux à vapeur de la Société française de navigation du Yang-Tsé, va donner une impulsion nouvelle à notre commerce et à notre influence; mais, dès à présent, nos nationaux d'Han-Kéou peuvent être fiers des résultats qu'ils ont obtenus et de la leçon que donne leur exemple : ils réussissent pour avoir placé leur confiance dans ce que le président Roosevelt (1) appelle « l'Évangile de l'espérance et de l'effort triomphant ».

---

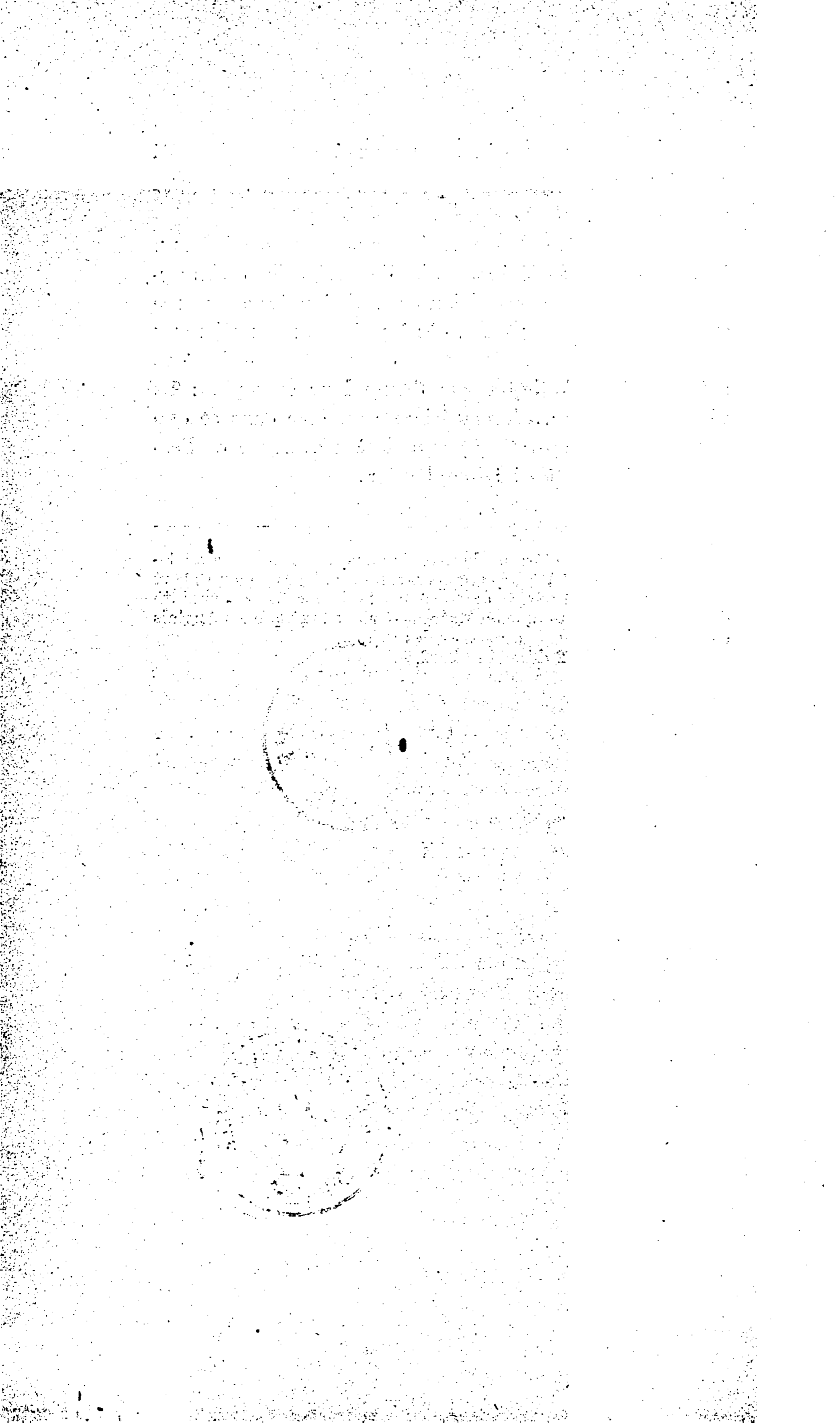
douanes chinoises attribue la marchandise au pavillon sous lequel elle voyage. Cette façon d'opérer des employés de sir Robert Hart est un moyen ingénieux de cacher la décroissance constante du commerce britannique en Extrême-Orient tant que les Anglais continueront d'être les « rouliers des mers ».

(1) Message du 2 décembre 1902.



FIN





## TABLE DES MATIÈRES

---

I. Le Hou-Koang et l'embouchure du Han.....	5
II. Le vice-roi Tchang-Tche-Tong.....	12
III. L'exhortation à l'étude.....	20
IV. Ou-Tchang. . . . .	23
Les écoles. . . . .	23
Les usines. . . . .	27
Le chemin de fer.....	29
Projet de concession européenne.....	30
La révolte des Tai-Pings.....	31
Sécurité actuelle. . . . .	33
V. Han-Yang. . . . .	35
La préfecture. . . . .	35
Les forges et l'aciérie.....	36
La manufacture d'armes.....	38
VI. Han-Kéou. . . . .	39
Le commerce. . . . .	39
Les chemins de fer.....	49
La navigation. . . . .	52
Les concessions. . . . .	54
CONCLUSION. . . . .	59

### GRAVURES ET CROQUIS.

Carte de l'embouchure du Han.....	6
Carte du Hou-Kouang.....	8
Les trois villes de l'embouchure du Han (photographie d'un plan relief chinois).....	16
Enceinte fortifiée de la ville d'Ou-Tchang.....	22
La campagne aux environs d'Ou-Tchang.....	24
Troupes chinoises dressées à l'européenne.....	32
Han-Yang : Les faubourgs et les établissements métallurgiques. . . . .	37
L'embouchure du Han.....	40
Croquis de la voie ferrée de Han-Kéou à Pékin.....	49



---

Paris et Limoges. — Imp. milit. Henri CHARLES-LAVAUZELLE.

---

TABLE DES MATIÈRES

I. Le Hou-Koang et l'embouchure du Han

II. Le vice-roi Tchang-Tche-Tong

III. L'exhortation à l'étude

IV. Ou-Tchang

Les écoles

Les usines

Le chemin de fer

Projet de concession européenne

La révolte des Tai-Pings

Sécurité actuelle

V. Han-Yang

La préfecture

Les forges et l'aciérie

La manufacture d'armes

VI. Han-Kéou

Le commerce

Les chemins de fer

La navigation

Les concessions

CONCLUSION

GRAVURES ET CROQUIS.

Carte de l'embouchure du Han

Carte du Hou-Kouang

Les trois villes de l'embouchure du Han (photographie d'un plan relief chinois)

Enceinte fortifiée de la ville d'Ou-Tchang

La campagne aux environs d'Ou-Tchang

Troupes chinoises dressées à l'européenne

Han-Yang : Les faubourgs et les établissements métallurgiques

L'embouchure du Han

Croquis de la voie ferrée de Han-Kéou à Pékin