

9^{me} Année — N° 400

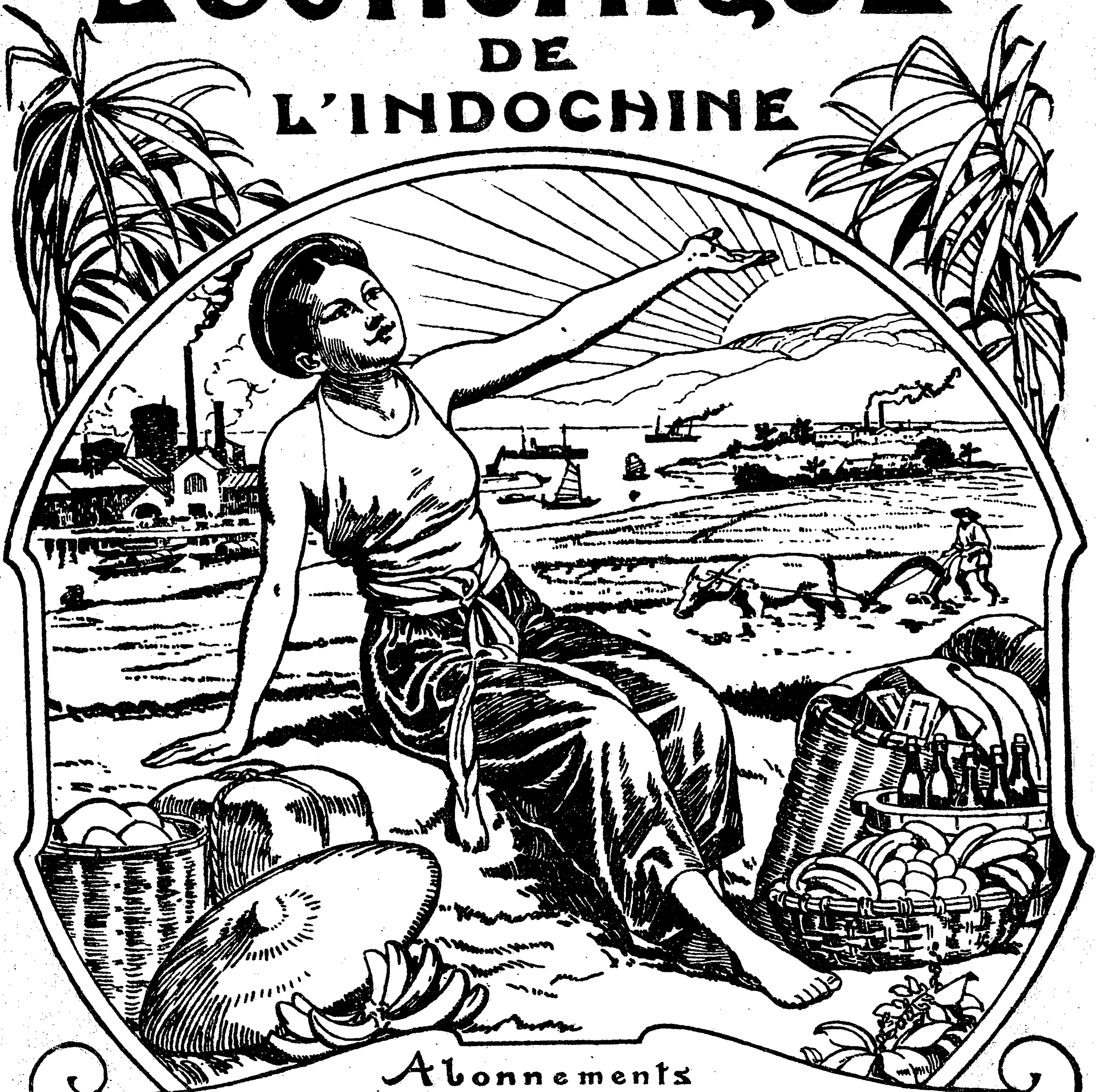
Dimanche 8 Février 1925

ADRESSE :
51 rue Paul Bert
HANOÏ

DIRECTEUR
H. CUCHEROUSET

L'ÉVEIL ÉCONOMIQUE DE L'INDOCHINE

LEVEIL
INDOCHINE
N° 3281



Abonnements

	un an	six mois		un an	six mois
Indochine France et Colonies	15 piastres au cours	8 piastres au cours	Etranger...	16 piastres	9 piastres

H. Thirier

SOCIÉTÉ DES PHOSPHATES DU TONKIN

SIÈGE SOCIAL : USINE de HALV HAIPHONG

MARQUE



DEPOSÉE

Adresse Télégraphique :
Phosphates-Haiphong

Téléphone
N° 65

Ph. 19/21

PHOSPHATE 19/21 % D'ACIDE PHOSPHORIQUE FINEMENT MOULU
TRIPLANT LE RENDEMENT DES RIZIÈRES
S'EMPLOIE POUR TOUTES LES CULTURES.

Représentants { au Tonkin — Dans toutes les provinces.
en Cochinchine — M^{on} Descours & Cabaud — Saïgon.

AGENT de la SOCIÉTÉ des POTASSES DALSACE

Pour toutes demandes de Renseignements s'adresser à :
La Société des Phosphates du Tonkin — Haiphong

Tannage végétal : Cuirs à semelles — Cuirs à
dessus — Cuirs à harnachements — Cuirs à
équipements.

Tannage au chrome : Courroies —
Cuirs industriels — Emboutis pour
pompes — Cuirs hydrauliques
— Clapets.

SOCIÉTÉ DES TANNERIES D'INDOCHINE

Cuirs vernis :
Veaux et chèvres

Bureau, Usine et Magasins
à Thuy-Khé
« Route du Village du Papier »

HANOI

Mais un million de piastres par an, c'est bien peu, vu l'énormité de l'œuvre à entreprendre. C'est une demi-douzaine de millions qu'il faudra dépenser chaque année pendant plusieurs années pour mettre nos lignes au niveau des besoins et les doter de quelques embranchements. Pour y suppléer pourquoi ne pas recourir à des emprunts locaux les uns en francs, les autres en piastres? On peut évaluer à 60.000.000 de francs par an les économies et réalisations des fonctionnaires et de quelques colons, qui fuient vers la métropole en un flot ininterrompu. Or ces économies trouveraient en Indochine une bien meilleure rémunération et plus de sécurité; aussi peut-on bien escompter que les deux tiers se placeront en valeurs d'Etat indochinoises.

Nous aurions donc ainsi environ 4 millions de piastres par an pour l'outillage économique du pays et en particulier pour les chemins de fer.

Il s'agit donc que l'opinion publique soutienne M. le Directeur des chemins de fer

dans ses projets de rénovation et de renforcement du réseau.

Que de suggestions l'on pourrait faire à ce sujet! En voici une.

Les ponts sont trop faibles pour des locomotives de plus de quarante tonnes; il faudra donc les renforcer. C'est une dépense que l'on pourra peut-être éviter provisoirement, au moins sur un certain parcours, en électrifiant les lignes les plus fréquentées.

Nous suggérerions l'électrification de la ligne de l'Etat, de Nam-Dinh à Hanoi et Phu-Lang-Thuong. Les locomotives électriques ayant tous leurs essieux moteurs, sont à même poids beaucoup plus puissantes que les locomotives à vapeur.

Cette électrification cadrerait bien avec les projets d'une puissante centrale électrique à Gialam. Elle conviendrait bien à deux tronçons de lignes où huit à dix trains par jour sont à prévoir dans chaque sens. Nous suggérerions la même chose sur la ligne du Yunnan entre Haiphong et Viétri.

Mais, en attendant, la construction d'un

nouveau pont sur le fleuve Rouge à Hanoi, avec double voie, et prévision pour des locomotives de cent tonnes et des wagons de 30 à 35 tonnes s'impose.

De même s'impose la construction immédiate de lignes secondaires sur Tuyên-Quang, sur Thai-Nguyên et Phan-Mê, entre Ninh-Binh et Cam-Giang, de Hanoi à Son-ay, de Namdinh à Vao, de Ninh-Binh à Phat-Diêm, de Thanh-Hoa à Baithuong, de Hoang-Mai à Phu-Qui etc, etc.

Il s'agit de commencer à voir un peu moins petit, à prévoir un peu plus loin, à sortir un peu de la léthargie actuelle. Les résultats seront immédiats et semblables à ceux qu'a obtenus le docteur Voronoff dont nous a parlé l'*Illustration*. Et comme la greffe de la glande interstitielle du singe rend la jeunesse et l'activité aux vieillards de même l'apport d'un peu de sang du P. L. M. guérira notre administration ferroviaire de sa sénilité.

H. C.

Nos premiers avions au Laos

Les contrées les moins connues et les moins pénétrées du globe terrestre sont celles où la soudaine exploration aérienne a conquis à la science les résultats les plus remarquables et produit sur les populations inaverties le plus prodigieux effet moral.

C'est que, là où n'avaient encore passé que l'explorateur et les caravanes, où étaient inconnus le paquebot, l'automobile, la locomotive, agents progressifs de la pénétration européenne, la civilisation se manifesta par la voie du ciel, d'un coup, sans transition et dans toute sa miraculeuse puissance, avec l'instrument de conquête pacifique le plus admirable; l'avion.

Et, tandis que, triomphant des obstacles accumulés depuis des siècles, le génie de l'homme victorieux de la nature, embrassait d'emblée du haut des airs les domaines jusqu'alors interdits à ses découvertes, les peuples arriérés saluaient dans la venue des hommes volants l'avènement sur la terre du règne des dieux.

Le Laos reculé dans les fictions du Paradis Terrestre, le Laos des forêts et des rapides, des torches, des khènes et des Poussas, fut l'un de ces royaumes endormis qu'éveilla d'un sommeil millénaire l'arrivée de nos avions.

Voici comment :

Vientiane 14 Avril. — Trois hydravions de l'escadrille de Saigon viennent d'effectuer la remontée du Mékong à travers la Cochinchine, le Cambodge et le Laos.

Partis de Saigon le 7 Avril, ils sont arrivés à Luang-Prabang le 14, après de nombreuses escales dans les centres des bords du Mékong.

Les populations de la vallée du grand Fleuve ont pu contempler à l'aise les évolutions des merveilleux engins et manifester leur enthousiasme aux aviateurs, partout où ils se sont arrêtés.

Vientiane, Capitale du Laos se devait de réserver aux hommes volants un accueil indescriptible.

Le premier avion, piloté par le Commandant G. est arrivé à Vientiane le 11 Avril à 11 h. 40.

Les deux autres appareils sont arrivés le 13 Avril à 11 heures du matin.

Une foule bariolée d'une dizaine de milliers d'habitants européens, laotiens, siamois, annamites se pressait au bord du fleuve et sur les bancs de sable, attirée par l'annonce de l'événement invraisemblable et par les préparatifs de réception des machines volantes.

Les vieilles légendes locales célébrant les exploits des princes fabuleux qui, jadis, survolaient leurs Royaumes, à la poursuite des chimères, allaient-elles

donc se réaliser aux yeux des Laotiens déçus, en ce jour de l'An de grâce 2.464 de l'Ere bouddhique? Telle était la préoccupation de ce peuple en fête arraché ce matin du 11 Avril à l'existence nonchalante de ses villages et massé sur les rives du Mékong, Roi des Eaux.

La population européenne de Vientiane entourant Mme et M. Bosc, Résident Supérieur, se remémorait les récentes randonnées aériennes de M. Bosc, au-dessus des provinces de Thakhek et de Xieng-Khouang, exploits dont Vientiane avait regretté de ne pas être témoin. Mais Vientiane allait à son tour voir le miracle du XXe siècle, que plus d'un vieux colon ne connaissait encore que par oui-dire.

Cependant les chatoyants atours de la foule asiatique fleurissaient, à l'ombre des flamboyants et des lilas du Japon, les berges accores du Grand Fleuve. Comme en un jour de fêtes nautiques,

Champagne POMMERY & GRENO

Représentants Exclusifs

L'Union Commerciale Indochinoise & Africaine

Agences: Haiphong — Hanoi — Benthuy — Nam Dinh — Saigon

Phnom-Penh — Tourane — Hué — Quinhon — Yunnanfou

* FUMEZ LE "GLOBE" *

des pirogues accourues d'amont et d'aval comme aussi de la rive siamoise, déversaient sur les plages leurs cargaisons multicolores de spectateurs accourus de fort loin.

Sur les bancs de sable émergés devant la capitale, des hangars de pailletes, des bûchers de bois vert, de vastes cercles éblouissants dessinés sur le sable, de part et d'autre du chenal d'eau libre, l'afflux dans le lit du fleuve, à cette heure ensoleillée, des autorités françaises entourées de miliciens en grande tenue et d'innombrable coolies, tous ces symptômes insolites annonçaient l'accomplissement d'un rite inédit, d'une solennité nouvelle, complétant le chapitre des fêtes traditionnelles locales, pour la plus grande joie du peuple Laotien.

11h.30 ; on consulte ses montres, on interroge le ciel à l'Orient lumineux ; la foule indigène, encore incrédule attend passivement l'« Incroyable » qu'on lui a promis...

Et pourtant. Il devrait être en vue... On s'impatiente, on trépide ; quelques uns s'inquiètent, les télégrammes n'ont-ils pas annoncé follement le passage de la chose monstrueuse remontant en plein ciel toute la vallée du fleuve géant, de Savannakhet, de Banpoung, de Paksane. Il a été guetté, traqué, réperé par une armée de vigies... mais alors ?....

Parlons de Lui.

A l'instant même où un peuple frémissant scrute l'atmosphère déjà brûlante et s'alarme sur son sort, Lui, le Commandant G. épuisé par trois heures de survol, égaré peut-être par les génies contraires, désespère d'atteindre Vientiane, la Ville morte des anciens Rois du Laos, ressuscitée, lui a-t-on dit, tout exprès pour le recevoir.

Et soudain, des profondeurs du Grand Fleuve qu'il domine, un fantôme surgit, le rattrape à la course, s'accroche furieusement à sa carlingue et s'assied en ricanant sur son capot. C'est la Nguék du Mékong, la Sirène mythologique, la Muse laotienne fatale aux étrangers ! Malheur aux voyageurs qui résistent à ses charmes ! Bonheur à ceux qui y cèdent et que retient à jamais le Laos fleuri, le Laos des poètes, en son mirage enchanteur.

Fièrement campée sur le fuselage, son chignon de côté piqué d'orchidées, son écharpe claquant au vent de l'hélice découvrant sa poitrine vermeille,

elle séduit l'aviateur, guide son vol, et, pour ramener ses forces défaillantes, elle se penche sur son épaule et lui dit :

« Courage, ami ; Je vois à l'horizon des plaines ;

La boucle du Grand Fleuve et l'île du Santal ;

Voici la Ville où, pour un accueil triomphal ;

Scintille au bord des flots la foule européenne.

Va : que dans son essor, ton aigle métallique ;

Splendide évocateur de nos rêves magiques ;

Inspire à nos enfants l'orgueil de l'imiter ;

Réveille le Laos de sa torpeur antique ;

Frère : Et ce soir, berçant ton sommeil héroïque.

Le Laos chantera l'hymne des voluptés » !

A Vientiane, du haut de la berge de Ban Sithan, un cri a jailli ! Un cri semblable s'élève des bancs de sable ; « Le Voilà » ! Un grand frisson tord la foule compacte, comme un dragon polychrome couché le long du bord, et, tandis que se braquent vers l'invisible les lunettes, les mains, les bras par milliers, une immense clameur monte et se propage comme une traînée de poudre sur tout le front fluvial de la cité !

Aussitôt, tout ce peuple incrédule croit, les sourds entendent, les aveugles voient, dans le nimbe glorieux du soleil à son apogée, quelque chose comme un phénomène inconnu des générations passées, là haut, au-dessus de tout horizon, hors de toutes évaluations possibles, une déchirure dans la coupole céleste, un accroc dans le ciel bleu ! Le peuple figé s'est tu : dix mille poitrines serrées battant à l'unisson d'un même cœur et ce cœur, commun à cette foule casmopolite, on l'entendrait battre sans doute, si, de là haut, un ronflement de cataclysme ne couvrait maintenant toutes les rumeurs d'ici bas !

Le trou noir imperceptible grandit, se détache nettement de la voûte céleste, se meut et se précise : libellule géante aux ailes subtiles comme ses antennes, oiseau rapace alourdi dans ses dessous par d'énormes proies : ces flotteurs. Il vient droit sur nous, laisse la ville à tribord et pique vers tes bancs de sable comme pour y déposer à son aise les lourdes captures pendues à ses serres.

Le voici en plein thalweg, à peine à hauteur des arbres de l'autre rive ; c'est

un poisson aux écailles bleutées, un monstre tonitruant conduit à coup sûr par des êtres surhumains ? Il dépasse les bancs de sable, trop tôt pour s'y poser trop tard pour éviter la chute irrémédiable dans les flots, ou l'écrasement sur la falaise inhospitalière ; une angoisse étreint la foule inavertie à l'instant où l'ombre des flotteurs rase la surface de l'eau et, tout à coup, ô prodige ! tel un pélican se posant sur son élément, l'avion, tous feux éteints, fouette l'onde de ses nageoires tendues, ricoche, glisse et se pose dans un sillage d'écume !

Cette fois, un indescriptible hurlement de joie monte de la foule et salue l'amerrissage du palmipède mécanique échoué aussitôt sur la grève.

On se presse autour de lui, les pirogues chargées de spectateurs à couler, l'assaillent comme un essaim de squales en quête d'une pâture, le Commandant G. sortant du ventre de sa baleine, est amené à terre à d'os d'hommes et révèle à tous les yeux ébahis son identité humaine, on l'entraîne, on se l'arrache ; finalement M. Bosc, Résident Supérieur abusant de son pouvoir, se l'adjudge à lui tout seul et l'emmène en automobile à la Résidence Supérieure, laissant la foule prostrée devant les faits accomplis.

Le surlendemain 13 Avril, à 11 heures du matin, une foule plus considérable encore a vu se renouveler le prodige de l'avant veille.

Deux autres hydravions se sont manifestés brusquement, tombant, on ne sait d'où, à une hauteur prodigieuse au-dessus de la ville.

Pareils à des aigles fondant sur une proie, ils sont descendus en spirales sur la cité, pour glisser au fleuve avec une maîtrise qui a enthousiasmé l'assistance.

Or, l'arrivée des hydravions coïncide avec les fêtes du jour de l'An laotien, circonstance d'heureux présage et qui contribue à grossir le nombre des spectateurs.

Vu de la haute berge de Vientiane, le spectacle des bancs de sable du fleuve assaillis par les embarcations des curieux, couverte de hangars de pailletes et grouillants, d'une foule endimanchée, rappelle la fête traditionnelle de la pêche au Pa-Beuk, l'énorme poisson royal, arraché une fois par an aux gouffres du Mékong, car les trois fuselages noirs halés sur la plage, avec leurs nageoires et leurs empennages raidis, semblent attendre en effet le moment

Grands Magasins Réunis : Rayons Ménage — Electricité — Quincaillerie — Armes

FUMEZ LE "GLOBE"

du dépeçage en vue de l'orgie qui clôture ces fêtes.

A noter que les avions ont amené, avec le nouvel an, le retour de la mousson du Sud. Les premiers orages ont trempé la terre altérée, annonçant une année d'abondance. Le soir, dans les cases, les Laotiens commentent ces présages et les plus vieux se félicitent d'avoir atteint ce beau jour.

Le 12 Avril à 19 heures, l'hôtel de la Résidence supérieure, qui est en fête et en réceptions depuis la veille, réunit la Colonie européenne à l'occasion d'un « Basi » d'honneur offert au Commandant G. par le Chaumuong et par la population laotienne de Vientiane.

La grande salle de la Résidence Supérieure, peuplée de bouddhas admirables, offre un cadre parfaitement approprié à cette cérémonie locale. Les hautes colonnes de style laotien, surmontées d'un plafond de planches, rappellent les péristyles ruinés de Wat Phrakèo, Wat Klang, Wat Phaiawat et les temples restaurés de Wat Chan et Wat Simuong.

Dans le soir pesant qu'embaume la toison surchauffée des bords du fleuve, les vers luisants, tels des feux follets, animent tout à l'entour les ruines poignantes de la capitale détruite et cherchent dans les jardins résidentiels, les vestiges de l'antique palais des rois de Vieng-Chan...

L'éclairage électrique de l'immense salle projette sur la cérémonie une lumière juste suffisante pour ne pas nuire aux effets de couleurs et de mystère qu'elle revêt aux yeux du héros du jour.

Le surhomme descendu du ciel, le Commandant G. est assis à la place d'honneur, entre Mme Bosc et le Résident Supérieur, au centre de l'assistance européenne massée au fond de la salle.

Au milieu de la nef, un parterre de fleurs capitieuses artistiquement tressées sur des plateaux de métal précieux, représente l'hommage de Vientiane au héros.

Le Chaumuong de Vientiâne entouré de tout le mandarinat de la capitale préside à cette cérémonie.

Le côté opposé de la nef est occupé par une délégation de la population, représentée par une centaine de jeunes filles et de jeunes femmes parées du costume national et de leurs bijoux d'or massif : Parterre vivant de fleurs humaines, séparé de l'aviateur ébloui par un parterre de pauvres fleurs mortes qu'une nuit fanera sur leurs plateaux de vermeil...

Dans la pénombre des galeries du pourtour, les bouddhas souriants sur

leurs socles de bronze, les bouddhas indulgents du royaume des cours d'amour, se prennent à cette scène, à regretter les biens de la terre et la douleur de vivre pour la joie des sens.

Le silence se fait, le Chaumuong de Vientiane prend la parole. Il salue le messager de la France protectrice et exprime l'émerveillement qui aujourd'hui renforce l'attachement du peuple laotien à la mère patrie. Il dit la joie et l'orgueil de tous, mais aussi le regret d'une séparation trop prochaine et souhaite au hardi pilote des éléments favorables et une heureuse conclusion de sa mission.

Le Commandant G. en quelques mots émus, inspirés peut-être par la muse invisible qui le garde, remercie le Chaumuong de ses vœux et lui exprime son admiration pour le Laos qu'il voit pour la première fois.

L'orchestre du « Piphat » siamois, dans une angle de la salle, entonne son répertoire sonore, jailli du choc des pianos et des xilophones, harmonie incomparable qui préside aux fêtes des nuits de lune, chez les trois nations sœurs : le Siam, le Laos et le Cambodge, issues d'une même civilisation de religion et d'art.

A cette manifestation d'un paradis insoupçonné sur cette terre, l'homme prodige tombé du ciel oublie les séjours aériens dont il arrive et croit reconnaître dans chacune des vierges laotiennes qui lui font vis-à-vis, la sirène du Grand Fleuve qui, la veille, a guidé sa course dans les airs.

Ont-elles compris sa pensée ? deviné son désir ? Les voici qui, une à une, abandonnent leur place sur les nattes, animent leur immobilité de statuettes, agitent les soieries et les gazes dont elles sont moulées et s'avancent à genoux, une gerbe de fleurs et un fil de coton à la main, jusqu'au pied du Commandant G. en une théorie charmante.

L'une après l'autre, elles ont remis gentiment au héros leurs fleurs, philtre infailible, attaché à son poignet le fil symbolique qui doit le préserver du malheur et, peut-être, l'attacher à jamais à notre rive ; elles ont plongé dans ses yeux leurs regards curieux et admirateurs, puis elles ont regagné leur place, sur les nattes, de l'autre côté des fleurs qui restent inutilisées sur leurs coupes, comme pour les séparer de celui qu'elles vénèrent maintenant comme un dieu.

La cérémonie prend fin, l'assistance asiatique, puis européenne se retire. Du haut de la terrasse d'honneur, le Commandant G. le cœur lourd d'émotions, le bras pesant de tous les ligaments ténus qui attachent son poignet, considère longtemps l'envol de ces mi-

rages dans la nuit odorante des pelouses. Le fleuve est là, phosphorescent de toutes les étoiles qui s'y mirent, derrière l'écran des palmes et des flamboyants du bord...

Pourra-t-il quitter ce rivage après demain ?

Jeudi matin, 14 Avril — La foule accrue depuis trois jours, couvre les berges des pétales multicolores de jupes de soies, d'écharpes brodées, de chignons fleuris.

7 heures 30 — Comme à l'arrivée, dans un sillage d'écume, un avion ronfle, décolle, survole la ville et disparaît au Nord-Ouest, salué frénétiquement.

8 heures — L'avion du Commandant G. qui devait partir le premier est toujours là...

8 heures 30 — Rien — Les tentatives de lancement se succèdent, infructueuses...

Du haut de la berge, la foule s'impatiente, le soleil s'élève et dépasse la cime des arbres et... Luang-Prabang est si loin !

8 heures 40 — Les refus du moteur se succèdent. On voit les spécialistes s'agiter autour de l'appareil ; le Commandant ruisselant de sueur sous sa pelisse, sonde les profondeurs du ciel et presse son mécanicien impuissant.

Une heure de retard : pas de remède apparent : sera-ce l'échec de sa mission ?

De grands milans bruns, très haut dans l'azur, planent au-dessus du fleuve comme pour interdire le départ.

Mais soudain, la lumière jaillit dans l'âme du héros : les songes de ses dernières nuits lui reviennent à la mémoire ; les présages oubliés dans la dérive de ses émotions tumultueuses rallument dans son esprit le mirage lancinant de sa première vision des Phou Sao rayonnantes dans le parfum des flores exotiques.... Il a compris :

D'un geste brutal, relevant la manche de sa pelisse, il brise à son poignet les liens symboliques qu'il avait promis de respecter, les chaînes enchantées qui le retiennent au rivage et, cabrant son moteur dompté dans un rugissement de rage, il s'arrache à cette terre fatale et prend son vol vers d'autres cieux.

P. S. Même jour, Radio de Luang-Prabang. « Deux hydravions ont amerri Luang-Prabang à 9 h. 50 et 11 h. 05 ».

Le raid est terminé :

Roland MEYER

A la Ville de Prague

Vous trouverez un grand choix d'œuvres d'art et curiosités d'Extrême-Orient

25, Rue Paul-Bert — Hanoï

avait même pas droit de débarquer; il faut observer que, dans le Japon d'aujourd'hui, la reviviscence du culte de l'Empereur amène la théologie catholique à chercher et à trouver, comme elle le fit à Byzance quinze siècles plus tôt, les accommodements qui permettent aux fidèles de l'Eglise d'accomplir sans idolâtrie les formalités civiques de ce culte.

Ni les prohibitions d'avant-hier, ni les complexités d'aujourd'hui n'empêchent ces hommes d'Etat, ces grands universitaires, ces financiers, de manifester devant l'opinion publique pour que de nouveau l'*Etoile du Matin* scintille. Ils se plaisent à joindre à leurs signatures des mentions comme celles-ci : « Ancien élève », « père d'un élève ». Ils veulent qu'on sache que leur affection pour l'*Etoile* est le fruit de leur expérience.

Lentement, cette œuvre se relève : elle a déjà rouvert à six cent vingt-cinq élèves ses classes secondaires, à cinq cent cinquante-deux écoliers ses classes primaires, et tout ce petit monde, obligatoirement, apprend le français. Mais plus de

300.000 *yen* sont nécessaires pour rendre à cette fidèle clientèle un cadre scolaire digne d'elle. Et c'est le Japon lui-même, le Japon de toutes confessions, qui demande aux initiatives françaises qu'elles ne laissent pas périr, là-bas, ce que l'Alsace séparée de la mère patrie avait su mettre debout, pour la France.

GEORGES GOYAU
de l'Académie française

N. D. L. R. — Nous espérons que le sympathique président de la Chambre de commerce de Hanoï a, sans rien abdiquer de ses sentiments républicains, suffisamment évolué depuis quelques années pour ne plus s'effaroucher de la soutane usée ou de l'humble redingote d'un Frère ; il a pu se rendre compte au Japon que la France peut être fière de l'œuvre de ces hommes, dont deux au moins, qui furent nos anciens maîtres, M. Boeuf et M. Hirt, ont tenu une place distinguée dans le

monde savant japonais. Les Frères cherchent une récompense spirituelle que certains peuvent estimer illusoire, mais grâce à cette illusion est rendue possible une propagande française que l'état de nos finances ne permet pas de demander à des professeurs dont le but est de vivre, eux et leur famille, aussi agréablement et confortablement que possible et de faire en outre quelques bonnes économies. Vingt frères maristes qui ne demandent pas un centime à l'Etat français devraient être remplacés par au moins quarante professeurs revenant chacun à 100.000 frs. par an, rien que pour leurs soldes, indemnités, voyages, congés etc.

Ceci ne veut pas dire que l'envoi par la France de quelques professeurs, de préférence de sciences ou de mathématiques, à une université japonaise ne serait pas chose désirable.

Le déblocement du Laos

Tandis qu'à Paris M. le Colonel Bernard, directeur de la Cie des Messageries fluviales de Cochinchine intrigue de tous côtés et fait feu des quatre pieds pour forcer la main au Gouvernement Général et obtenir le renouvellement de son monopole, M. le Directeur des Services Economiques, chargé d'étudier la question, fait traîner les choses en longueur et prépare sans doute un appel d'offres dans le genre de celui qu'il a fait pour le service Haiphong Hongkong. Peut-être apprendrons-nous, huit jours avant l'expiration du contrat, qu'une sorte de conciliabule a eu lieu 12, rue Jauréguiberry, entre deux ou trois compères, qu'en conséquence « l'appel est faite » et que les offres de M. le Colonel Bernard ont été acceptées avec une grosse subvention et très peu d'obligations.

Nous ne saurions trop déplorer l'absence de toute publicité dans cette affaire. Si l'on désire voir surgir des offres il faut tout d'abord présenter l'affaire, renseigner le public, et non pas deux ou trois personnes dans le secret d'un bureau, faire connaître l'état des lieux : état de la navigabilité du Mékong en ses divers biefs, état des autres voies de communication etc.

On aurait dû également, et depuis longtemps, envisager plusieurs solutions différentes, car la création des routes est un fait nouveau qui change complètement les conditions de l'exploitation, les routes étant praticables à l'époque où les eaux très basses rendent la navigation particulièrement difficile et onéreuse.

C'est ainsi que, dès cette année, si nous en croyons notre confrère *l'Impartial* la route qui longe le fleuve de Kratié jusqu'en amont des chutes de Khône sera praticable aux automobiles. Or avec les camions au gaz de bois, dont plusieurs circulent à Saïgon, avec, paraît-il beaucoup de succès, non seulement on réalisera une grande économie, mais il suffira de former à Kratié, Stung-Treng et Khône de bons charbonniers pour que l'on trouve en ces trois points un combustible qui n'aura rien coûté à transporter et dont la matière première abonde sur place. Dès lors on voit les services que pourrait rendre entre Kratié et Khône un simple camion portant avec sa remorque trois tonnes de marchandises. La distance doit être d'un peu moins de 200 km. Nous avons d'ailleurs suggéré sur ce trajet l'établissement d'un decaville sur route ; c'est une solution dont M. Darlès, que nous avons vu à Hanoï à l'époque de la Foire,

nous a déclaré être un chaud partisan.

« Quelle erreur, nous disait un jour un savant intellectuel, qui avait délaissé sa spécialité pour appliquer son esprit mathématique à l'étude de la question des transports sur le Mékong, quelle erreur d'employer les fonds du budget, en grande partie fournis par la Cochinchine, à faciliter les transports des riz du Laos qui viendront concurrencer ceux de Cochinchine ! »

Hélas ! quelle que soit la sympathie que l'on ait pour certains théoriciens il est parfois difficile d'admettre leurs théories. Elles peuvent être très belles en elles-mêmes mais en fait, dans le cas qui nous occupe, nous ne croyons pas que l'on trouvera à Saïgon un seul homme d'affaires un peu sérieux pour s'alarmer de la concurrence que le Laos pourra faire aux riz de Cochinchine et demander le maintien de la barrière constituée par la Cie des Messageries Fluviales.

Nous croyons même que si 200.000 tonnes de riz du Laos venaient s'ajouter aux 200.000 du Cambodge pour grossir les exportations de Saïgon, qu'il se trouverait beaucoup de Saïgonnais et de Cochinchinois pour s'en réjouir.

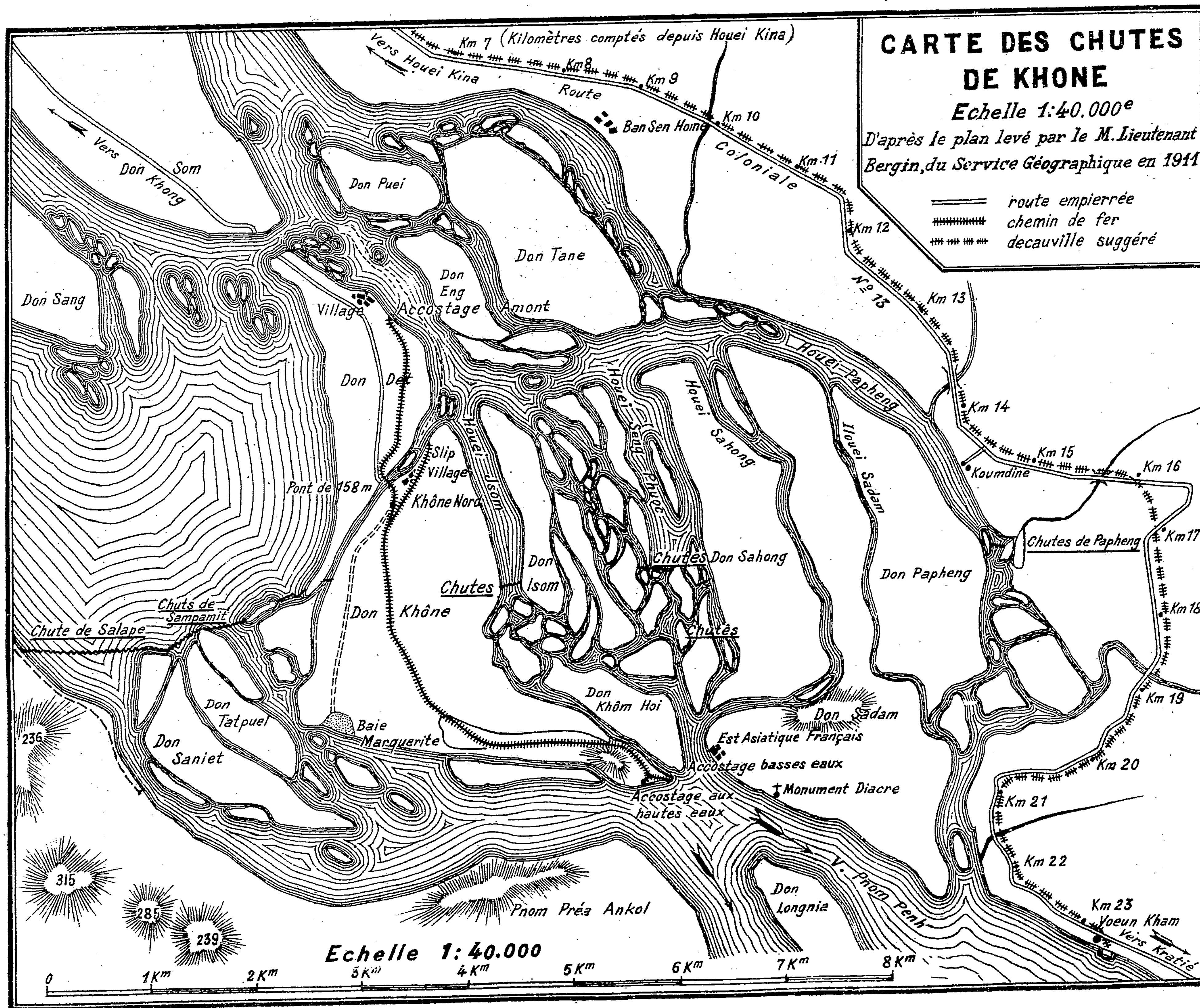
Nous ne parlerons pas aujourd'hui de nos autres suggestions : de celle d'un decaville, ancêtre du futur chemin de fer de Heuen-Hin à Paksé, pour garder à Saïgon une partie du trafic que le Tân-Ap—Thakhek détournera vers la côte d'Annam : ni de celle d'un service automobile subventionné sur la route de Đôngha à Savannakhet, en attendant que la route de Thakhek à Vinh soit assez améliorée pour rendre les transports automobiles moins onéreux.

Nous ne parlerons aujourd'hui que du bief inférieur et des chutes de Khône. Nous donnons de ces chutes une carte qui ne court pas les rues et que nos lecteurs risquent de ne pas trouver facilement ; qu'ils la gardent donc précieusement.

On voit qu'à l'endroit où le fleuve rencontre le seuil rocheux qui produit une dénivellation d'environ 18 m. entre les deux biefs, il occupe une belle largeur : environ sept kilomètres. De nombreuses îles en occupent une grande partie, le partageant en une dizaine de bras plus ou moins larges. La dénivellation est brusque dans les uns, comme dans le bras Papheng, où les eaux font une belle cataracte de plus de quinze mètres d'un bond, étagées dans d'autres, qui, les uns forment plusieurs chutes consécutives, les autres une longue série de rapides.

La chute de Papheng et celle de Salapé, aux deux extrémités sont les plus pittoresques, et d'ailleurs les plus facilement accessibles. C'est la chute de Papheng dont un officier, dont nous avons oublié le nom, avait suggéré, et même, croyons-nous, étudié, l'utilisation pour produire une formidable énergie. Pour le moment, l'utilisation de tout ce courant serait assez problématique; mais qui peut le plus peut le moins et vu la configuration de la cataracte, qui ne nécessite pas de barrage ni un long canal, en attendant une

usine de 500.000 ch. on pourrait déjà en installer une de 500, qui pourrait permettre un tramway électrique. Notre carte montre le moyen de transbordement actuel. Les chaloupes venant d'aval accostent au sud de l'île de Khône des endroits différents selon l'état des eaux, à des appointements qui n'ont reçu aucune amélioration depuis 31 ans. Une espèce de plan incliné, avec rails et treuil en haut pour tirer une plate-forme mobile, servait jadis aux moyennes eaux; nous croyons qu'il est maintenant à peu



près hors d'usage. Aucun moyen de déchargement, bien entendu ; pas de grue à vapeur ou même à bras, à cet appontement. Nous l'avons vu, de nos yeux vu, ce qui s'appelle vu, en 1918, débarquer à bras d'hommes un rouleau compresseur ; à bras d'hommes c'est-à-dire à bras d'esclaves. L'administration étant tenue de fournir à la Cie fluviale tous les corvéables dont elle a besoin, celle-ci se gardait bien de faire la dépense du moindre moyen mécanique, du moindre aménagement épargneur de main-d'œuvre. C'est ainsi qu'on aurait pu, dans le hangar en bois qui sert de magasin, faire le plancher à la hauteur des plateformes des wagons du chemin de fer. Pas de danger ! N'a-t-on pas les corvéables ?

Ce chemin de fer d'environ 4 km 1/2 est un poème. Construit en 1893 il n'a pas été depuis l'objet du moindre entretien et le matériel, plus que rudimentaire, est dans un état lamentable. Il aboutit au village de Khône Nord, où sont : les magasins, où les marchandises attendent des mois et des mois, un atelier misérable, les bureaux et habitations des employés de la Cie et d'un douanier.

A cet endroit le bras du fleuve emprunté n'est navigable qu'aux hautes eaux, jadis on y embarquait sur des pirogues pour aller rejoindre la chaloupe quelques kilomètres plus en amont. L'accostage aval n'était d'ailleurs pas parfait. C'est pourquoi, sur l'initiative, croyons-nous, de M. Outrey, fut construite sur la rive gauche du fleuve (à droite du lecteur) entre le bon accostage, praticable en tout temps, de Vœun Kham, et celui de Houei-Kina, en amont, une bonne route empierrée de 23 kilomètres.

Cette route aurait énormément facilité les transbordements en saison de basses eaux surtout ; mais elle nécessitait un petit dérangement, que la Cie des Fluviales, bien décidée à ne rien faire pour développer le commerce du Laos, refusa bien entendu de s'imposer. Il eût fallu une double installation. D'ailleurs, peu après l'inauguration de cette route, le principal pont en bois brûla et la route fut abandonnée.

Les Fluviales demandèrent alors, et obtinrent, bien entendu, que la tête de la ligne du chemin de fer en amont fût reportée au Nord de l'île de Det. Cela nécessita la construction d'un pont en ciment armé de 158 mètres, de 1.800 m. de voie ferrée de quais, d'ailleurs assez maladroitement exécutés, enfin des travaux assez considérables pour améliorer le chenal dans le fleuve entre Houei-Kina et ce nouvel accostage. Ces travaux sont d'ailleurs insuffisants pour les fortes chaloupes que l'on réclame maintenant et il va falloir les reprendre. Pour tout l'argent que l'on a ainsi dépensé on aurait pu construire un decauille sur la route de Vœun Kham à Houei-Kmak ou doter cette route de magasins à chaque extrémité et d'une demi-douzaine de camions automobiles.

Le principal argument des Fluviales, qui d'ailleurs les excuse un peu, c'est qu'il aurait fallu continuer à entretenir la voie de l'île de Khône avec ses glissoirs (en français

moderne : slip) pour les transports de chaloupe d'un bief à l'autre.

L'Administration ayant donc accédé aux désirs de la Cie des Fluviales sur ce point on aurait pu espérer de la part de cette Cie un peu de bonne volonté. Malheureusement c'est par là que cette institution pêche.

C'est ainsi que ce chemin de fer, qui lui est concédé par l'administration à charge de transporter toutes les marchandises qui se présentent, elle l'a employé comme une vraie barrière en empêchant par des tarifs excessifs le transport d'un bief à l'autre de chaloupes concurrentes et rendant impossible les transports de marchandises destinées à d'autres chaloupes que les siennes, lesquelles sont très insuffisantes.

Un remède à cette situation avait été proposé par M. l'Administrateur Giran ; c'était de transformer en route la piste de 2 km. qui va du village de Khône Nord à la baie Marguerite.

Cette baie a une plage commode en face d'un bon mouillage pour chaloupes, au pied des rapides de Sampanit. Les chaloupes chinoises et autres auraient pu venir charger le riz et autres marchandises amenées par pirogues du bief de Bassac jusqu'à Khône Nord.

Nous suggérons en tout cas que le concessionnaire futur du chemin de fer, quel qu'il soit, et soit qu'on se contente

du chemin de fer de l'île de Khône soit qu'on établisse une voie sur la route de Vœun-Kham à Houei Kina, soit strictement tenu :

1^o — D'avoir, en amont et en aval, des magasins assez grands et bien abrités, ouverts à toutes les marchandises transitant par le chemin de fer, et ce à un tarif dont le maximum serait fixé.

2^o — De transporter sur ce chemin de fer, dans les délais les plus courts et au tarif dont le maximum sera fixé, toutes marchandises, même celles amenées par ou destinées à des chalou-

pes ou embarcations concurrentes.

3^o — D'avoir en amont et en aval des appareils de levage réduisant au minimum l'emploi de la main-d'œuvre.

Quant à la route de Vœun-Kham à Houei-Kina elle est désormais sauvée, étant incorporée à la route de Kratié à Khong.

Cette route, nous demandons en tout cas qu'elle soit suffisamment dotée pour qu'elle rende le maximum de services. Le Cambodge y a fait un gros effort, qu'il faut continuer.

Elle permettra de se rendre en deux petites journées de Saïgon à Khong, centre laotien très intéressant. Pour les voyageurs ce sera aux hautes eaux un gain d'au moins quatre jours et de cinq ou six jours aux basses eaux. Et que de fatigues, que de difficultés, quelle dépense en moins ! Ça c'est quelque chose que M. Bernard ne saurait empêcher.

C'est donc quelque chose dont le cahier des charges doit tenir compte. L'appel d'offres doit donc s'adresser non seulement aux armateurs fluviaux mais aussi désormais aux entrepreneurs de transports automobiles.

H. CUCHEROUSET



Le Mékong : chutes de Somphaint à Khône

Cliché de M. Malpuech

Costumes trotteurs



Du kasha uni allié à du ziblikasha nuagé peut faire un tailleur d'une rare élégance. Du lièvre assorti de ton et un ruban de velours de même teinte parachèvent harmonieusement l'ensemble.

On voit beaucoup de gros côtelé noir fourré de lapin gris et simplement garni de côtelé en bandes ou en chevrons.

Il y a aussi cette saison de très jolis tissus chinés. Celui-ci est d'un joli gris et la jupe, très étroite, s'ouvre de chaque côté du devant pour la facilité de la marche. La jaquette étroitement boutonnée se réchauffe d'un collier de fourrure, noué d'un ruban de velours.

C'est un souple kasha castor et la jaquette et la jupe, s'élargissent de chaque côté du devant par deux plis creux. Des bandes piquées et boutonnées du ton font garniture à la jaquette.

Croquis des Modes de la Femme de France. 84, rue Lafayette. — PARIS.

Grands Magasins Réunis : Rayons nouveautés dames et hommes