

9^{me} Année — No 404

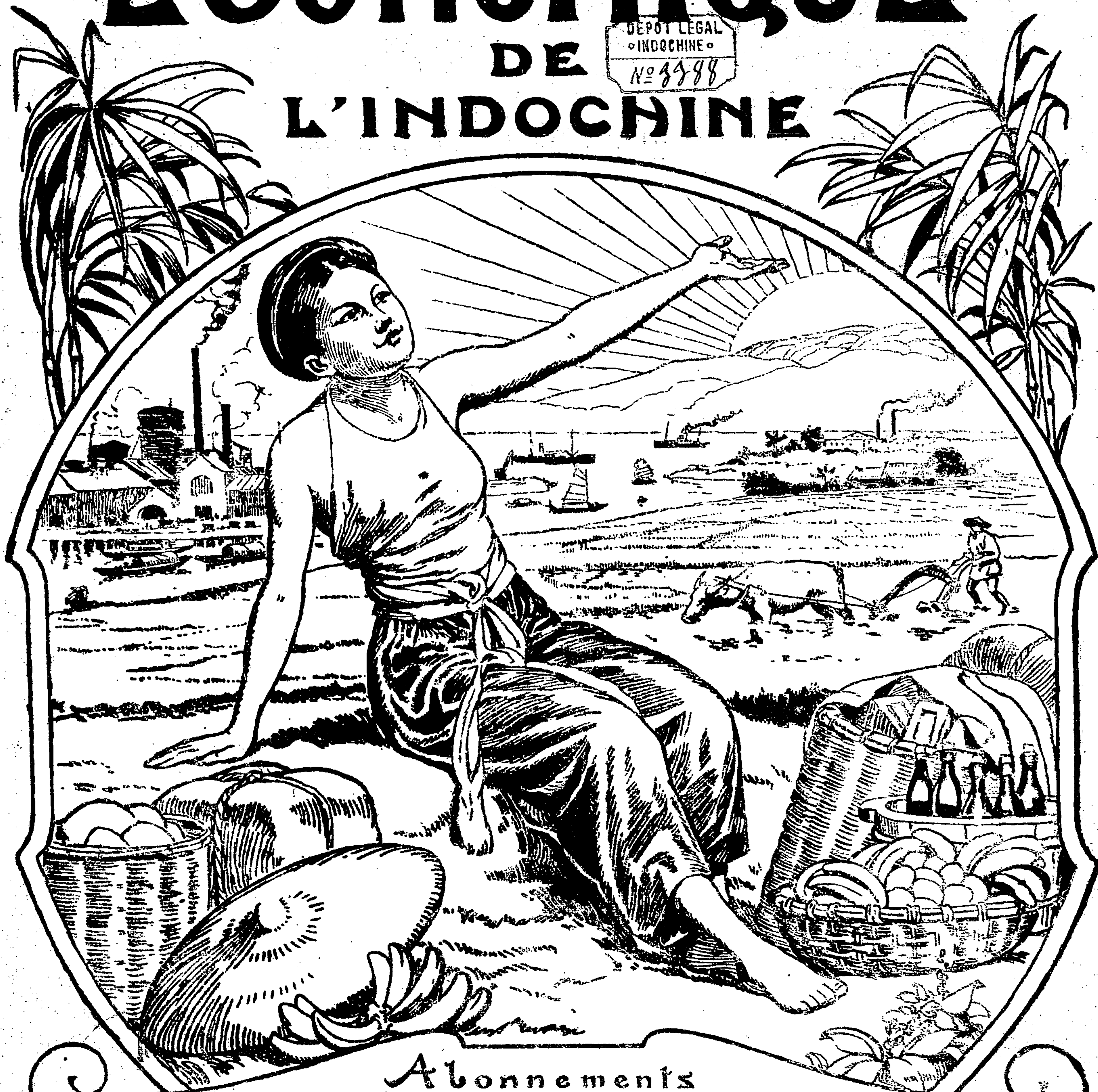
Dimanche 8 Mars 1925

ADRESSE :
51 rue Paul Bert
HANOÏ

DIRECTEUR
M. CUCHEROUSET

L'ÉVEIL ÉCONOMIQUE DE L'INDOCHINE

DEPOT LEGAL
INDOCHINE
No 8488



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. Thier

SOCIÉTÉ DES PHOSPHATES DU TONKIN

SIÈGE SOCIAL : USINE de HALV. HAIPHONG

MARQUE



DÉPOSÉE

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.



Cuirs vernis :
Veaux et chèvres

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

HANOI

SOCIÉTÉ DES TANNERIES D'INDOCHINE

STACA

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM

Siège Social : Rue Galliéni, Tourane.

Adresse télégr. STACA

TOURANE-QUINHONE-NHATRANG

Service Postal Subventionné Quotidien entre Tourane-Quinhone-Nhatrang et vice-versa par autocars très confortables.

Locations d'autos luxueuses pour tous parcours à des prix très modérés.

Garages ateliers mécaniques, réparations, fourniture de toutes pièces, vente de tous articles concernant l'automobile, dans les garages de Tourane, Quinhone et Nhatrang.

HORAIRE

Service Quotidien

Distance	Destination	Heure	PRIX		Distance	Destination	Heure	PRIX	
			1res	2mes				1res	2mes
0	TOURANE	6 h.	\$	\$	0	NHATRANG	6 h.	\$	\$
22	Quangnam.	vers 7.00	1.76	1.10	33	Ninhhoa.	vers 7.30	2.64	1.65
32	Faifoo.	» 7.20	2.56	1.60	104	Phukhe.	» 9.50	8.32	5.20
87	Tamky.	» 9.20	6.96	4.35	120	Tuyhoa.	» 12.30	9.60	6.00
149	QUANGNGAI {A.	11.45	11.92	7.45	172	Songcau.	» 15.30	13.76	8.60
	{D.	12.45			231	QUINHONE {A.	» 18.00	18.48	11.53
209	Sahuyh.	v. 14.40	16.72	10.45	0	QUINHONE {S.	6 h.	\$	\$
221	Tamquan.	» 15.00	17.68	11.05	29	Binhdin.	vers 6.40	1.60	1.00
237	Bongson.	» 15.30	18.96	11.85	85	Bongson.	» 9.	6.80	4.25
302	Binhdin.	» 17.50	24.16	15.10	101	Tamquan.	» 9.30	8.08	5.05
322	QUINHONE {A.	» 18.30	25.76	16.10	113	Sahuyh.	» 10.10	9.04	5.65
0	QUINHONE {D.	6 h.	\$	\$	173	QUANGNGAI {A.	» 11.45	13.84	8.65
59	Songcau.	vers 8.15	4.75	2.95		{D.	» 12.45		
111	Tuyhoa.	» 12.30	8.88	5.55	335	Tamky.	vs. 15.10	18.80	11.75
127	Phukhe.	» 13.30	10.16	6.35	290	Faifoo.	» 17.10	23.20	14.50
198	Ninhhoa.	» 15.30	15.84	9.90	300	Quangnam.	» 17.30	24.00	15.50
231	NHATRANG.	» 18.00	18.48	11.53	322	TOURANE	» 18.30	25.76	16.10

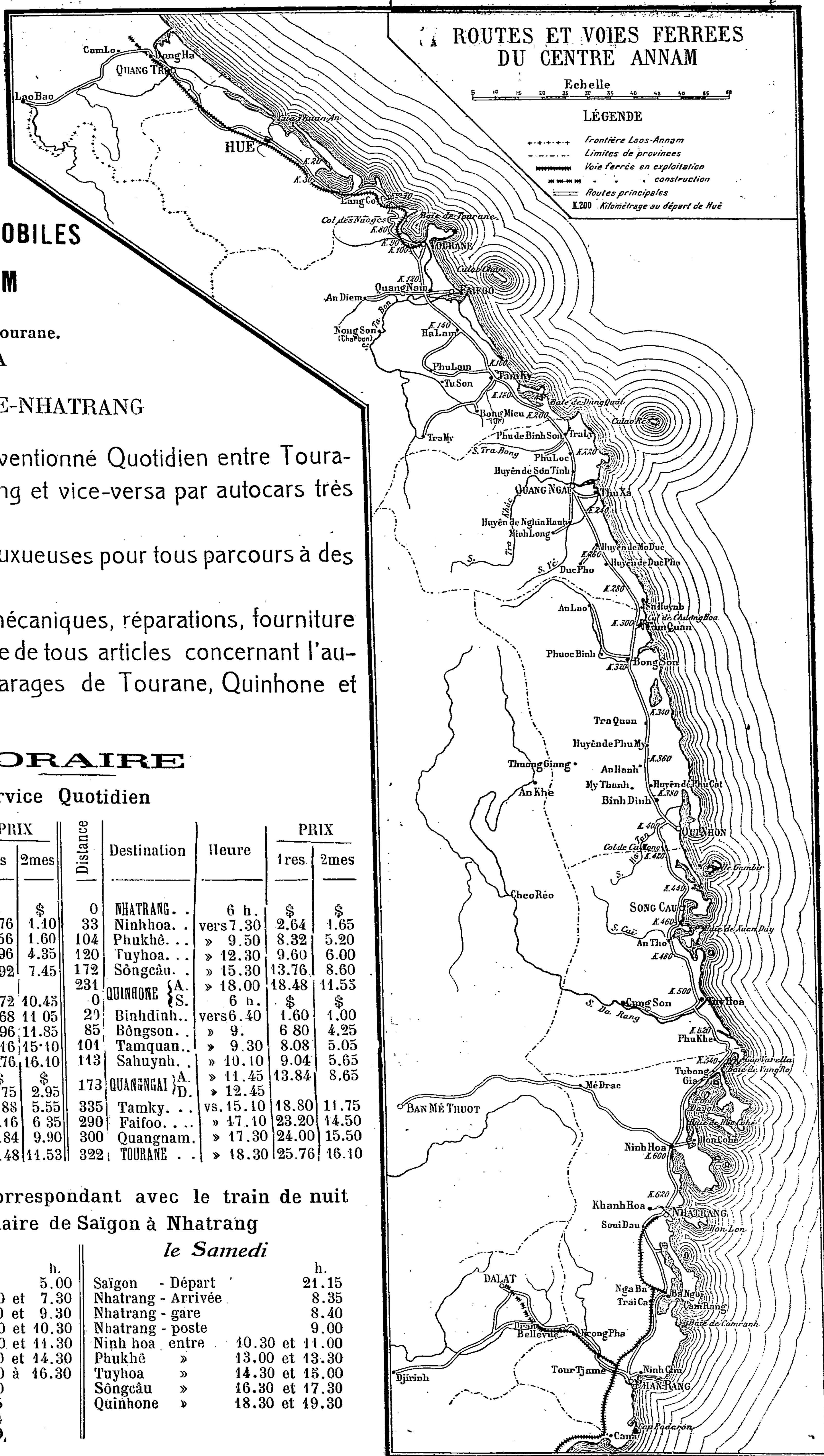
Horaire Spécial Correspondant avec le train de nuit hebdomadaire de Saigon à Nhatrang

le Dimanche

		h.
Quinhone	entre	5.00
Songcau	entre	7.00 et 7.30
Tuyhoa	{ A. »	9.00 et 9.30
	{ D. »	10.00 et 10.30
Phukhe	»	11.00 et 11.30
Ninhhoa	»	14.00 et 14.30
Nhatrang-gare	{ A. »	15.30 à 16.30
	{ D. »	17.00
Nhatrang-gare	{ A. »	17.15
	{ D. »	17.44
Arrivée à Saigon		6.00

le Samedi

		h.
Saigon - Départ		21.15
Nhatrang - Arrivée		8.35
Nhatrang - gare		8.40
Nhatrang - poste		9.00
Ninhhoa	entre	10.30 et 11.00
Phukhe	»	13.00 et 13.30
Tuyhoa	»	14.30 et 15.00
Songcau	»	16.30 et 17.30
Quinhone	»	18.30 et 19.30

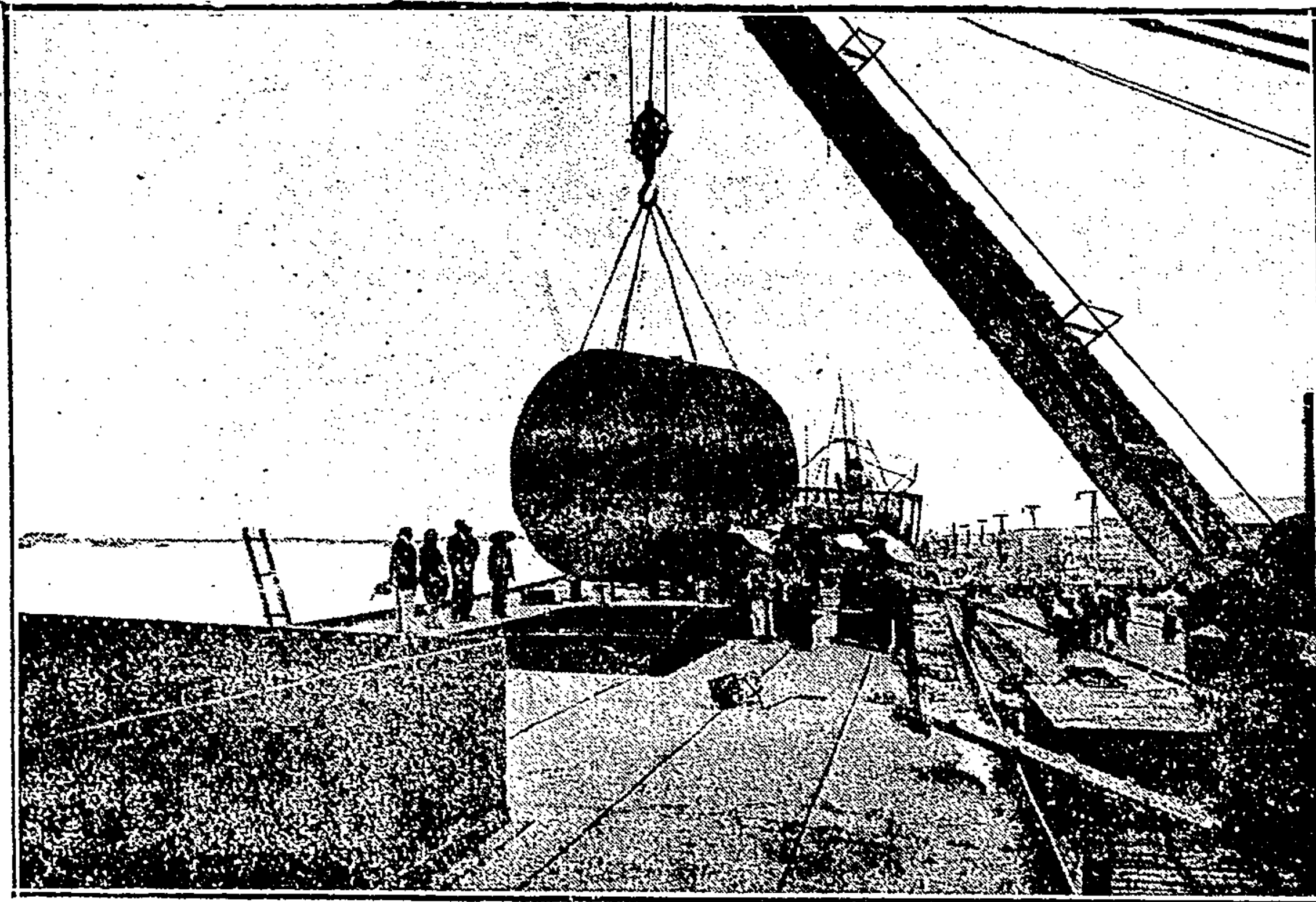


Ateliers maritimes de Haïphong

Fondés en 1891 — Boulevard Bonnal n° 6 — Télép. 556

Travaux mécaniques de tous genres — Grosse et petite chaudronnerie — Chaudières et moteurs.

Installations d'usines — Travaux publics et privés — Construction navale — Air comprimé.



Les seuls ateliers d'Indochine disposant d'Ingénieurs spécialisés, de cale de construction, d'un dock flottant, de matériel moderne — Rivetage mécanique, soudure électrique, etc. permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux ou installations.

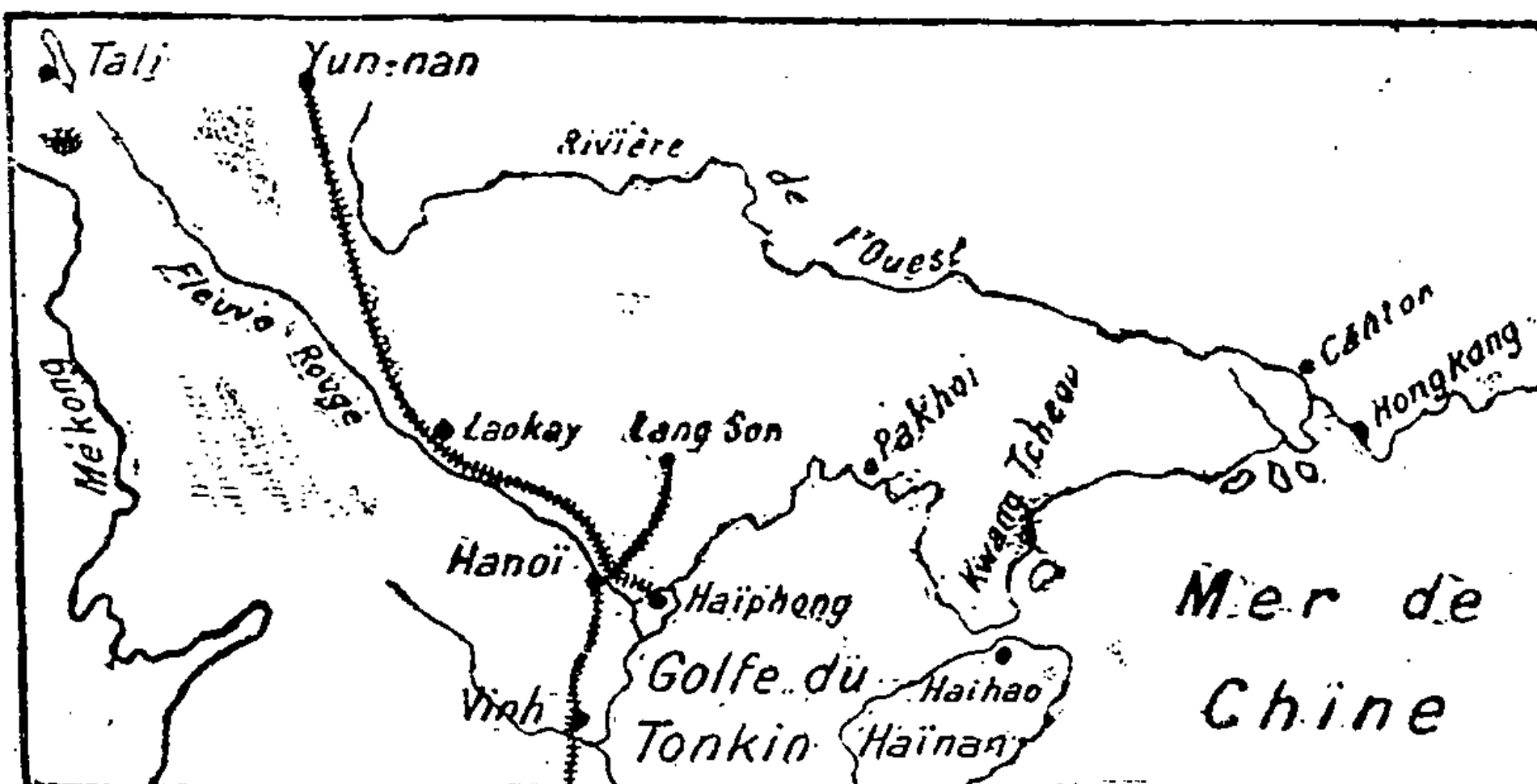
Embarquement des chaudières sur le Van Vollenhoven

Études et devis sans aucun frais

Références : Usine des Eaux et réservoir de Haïphong — Dock de Haïphong — Vapeurs : Verdun, Bonite, Espadon-Van Vollenhoven — Fils de Paul Doumer — Mur de Quai de Hongay et Kébao (air comprimé) — Chemin de fer de Lang-Son. — Ponts sur la ligne de Vinh-Dongha — Dragages — Appontements de Haïphong — Porteurs à vapeur. — *Entrepreneur des Messageries Maritimes etc.*

Compagnie Indochinoise de Navigation

Siège Social ; 5 Rue Boudrau Paris



Service régulier

entre Haïphong et Hongkong et Haïphong et Canton

1° - Par le vapeur « HANOI » T.S.F. Cap. MORVAN tous les 14 jours, avec escales à PAKHOI KOUANG-TCHÉOU-WAN et HONGKONG

2° - Par le vapeur « SONG-BO » T. S. F. Cap. BONNAMOUR tous les 14 jours avec escales à HOIHAO (Ile de HAINAN) HONGKONG et CANTON

Les 2 vapeurs ont des aménagements de 1^{re} et 2^e Classe.

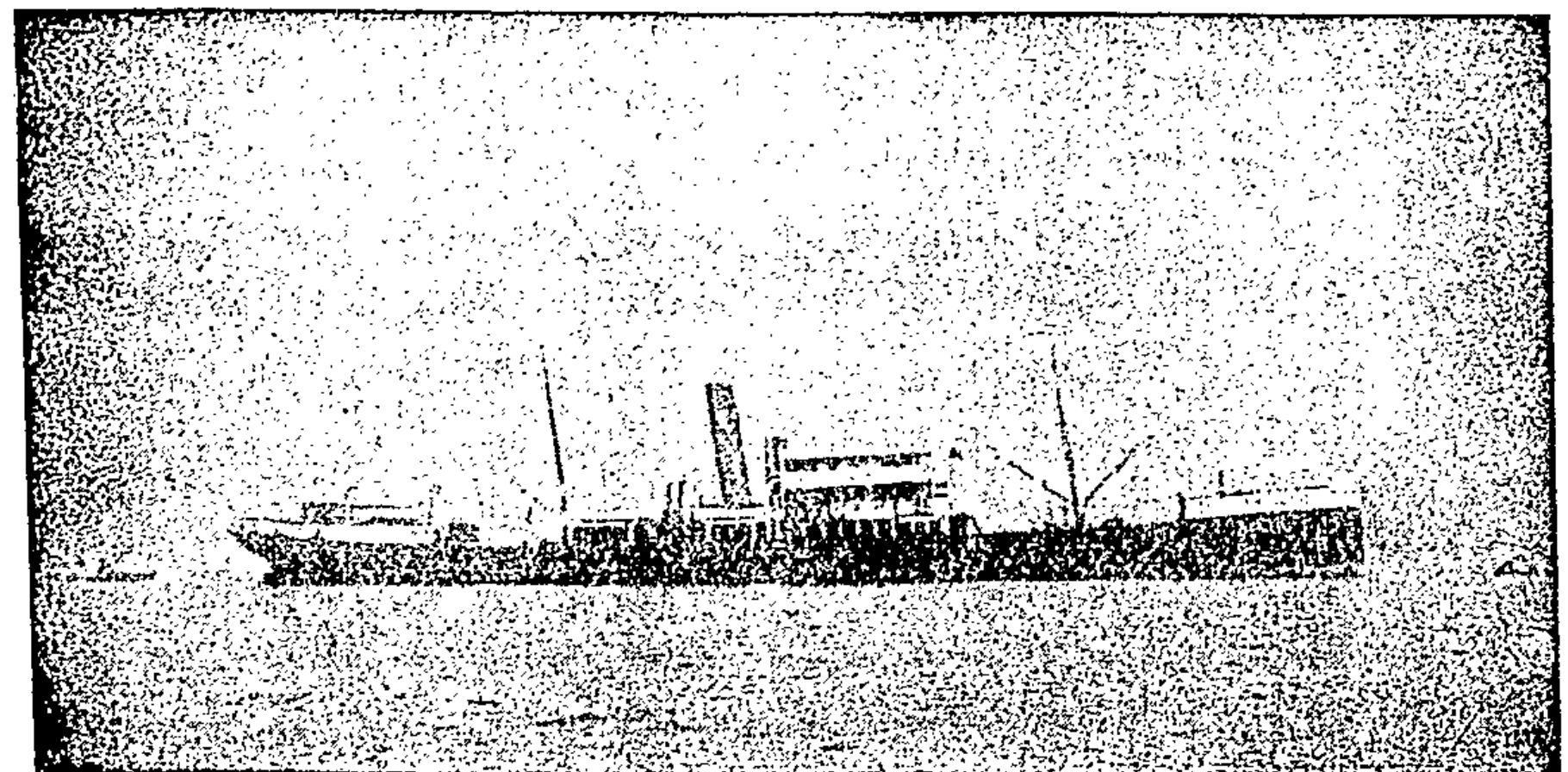
Excellente cuisine.

Agence à Hongkong :
MESSAGERIES MARITIMES,
Queen's Building

et dans tous les ports d'escales.

Direction à Haïphong :

23 Rue Jules Ferry. Tél. N° 52.



Le « Hanoi » de 1.500 T. Ligne Tonkin-Pakhoi-Kouang-Tchéou Wan et Hongkong

Papeteries de l'Indochine

Société anonyme au capital
de 2.500.000 francs

*Siège social : 96^{bis} Boulevard Haussmann
Paris*

Direction Générale à Dap-Cau (Tonkin)

Papier écolier et écriture	Papier pur bambou
Papiers vergés	pour édition
Buvards	Papiers blancs
Cartons	et couleurs
Papiers emballages	pour impression

Pâte de Bambou

*2 Usines: Usine de pâte à Viétri
Usine de papier à Dap-Cau*

Adresser toutes les correspondances
à Dap-Cau (Tonkin)

CP O S

Retour en Europe Par Hongkong et le Canada

Vapeur	Départ de Hongkong-Yokohama	Arrivée à Vancouver
Emp. of Russia	20 Nov.	29 Nov
Emp. of Australia	5 Déc.	13 Déc.
Emp. of Asia	8 Janv.	17 Janv.
Emp. of Canada	21 »	31 »
Emp. of Russia	6 Fév.	14 Fév.
Emp. of Australia	20 »	28 »
Emp. of Asia	6 Mars	15 Mars
Emp. of Canada	19 »	28 »
Emp. of Russia	3 Avril	11 Avril
Emp. of Australia	17 »	25 »
		8 Déc.
		24 »
		26 Janv.
		9 Fév.
		23 »
		11 Mars
		23 »
		6 Avril
		20 »
		6 Mai

Départs fréquents du Canada pour Southampton
Cherbourg et Anvers

Hôtels de la Cie à Vancouver et dans les Montagnes
Rocheuses, Winnipeg, Montréal, Québec.

Adr. télégr : *Gceanpac*

Pour tous renseignements, s'adresser à l'agent de

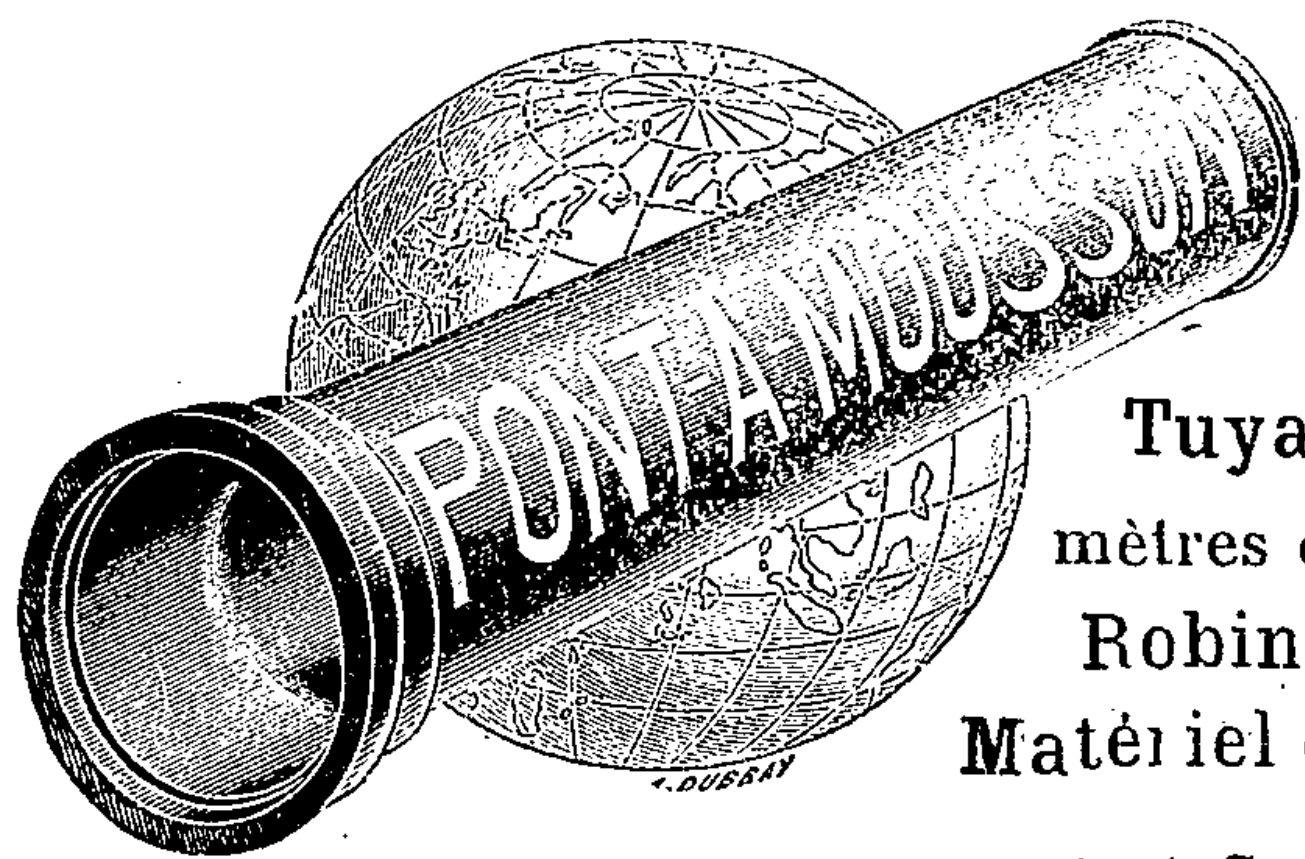
**CANADIAN PACIFIC
OCEAN SERVICES**

Hauts Fourneaux et Fonderies

DE

PONT-A-MOUSSON (M^{the} M^{lle})

Président de la Société C. CAVALLIER - Administrateur-Directeur Général : M. PAUL
TUYAUX EN FONTE de tous SYSTÈMES



Pour Canalisations d'Eau, de Gaz, de Râperies, etc...
Joints au plomb (Type Ville de Paris) et à joints de caoutchouc, système à assemblage précis breveté SGD G; Gibault; Lavril Economique, etc..
Tuyaux en Fonte frettés d'acier à Chaud pour conduites de grands diamètres ou pour fortes pressions de service. Fontes d'Assainissement.
Robinets vannes, Bornes Fontaines, Bouches d'arrosage et d'incendie
Matériel de Chemins de fer (Plaques tournantes, coussinets, sabots de frein, etc..)

Sièges Administratif et Commercial :
9-11 Rue St Léon — NANCY
Reg. du Cce NANCY No 584

Bureaux à Paris : 5 Rue Jules Lefebvre
Téléph : *Gutemb.* 33-58 et 11-61 — *Inter* 210
Envoi franco des catalogues sur demande

Sété des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine

CIMENT PORTLAND

Usine
à
HAIPHONG

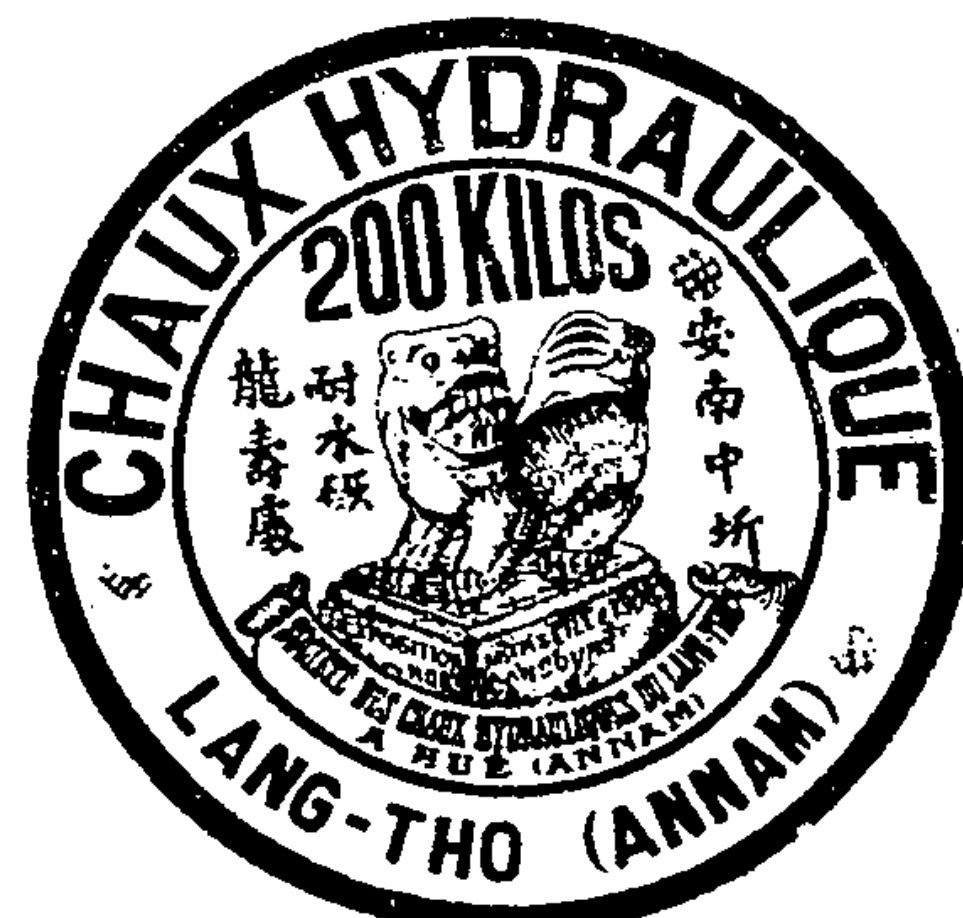


Adresse
télégraphique
CIPORTIN

Sété des Chaux Hydrauliques du Lang-Tho (Huê)

CHAUX HYDRAULIQUE, CARREAUX EN CIMENT, BRIQUES, TUILES, CERAMIQUE

Usine
au
LANG-THO



Adresse
télégraphique
CHAUX-HUÊ

En vente chez les principaux commerçants de l'Indochine

AGENTS GÉNÉRAUX :

Cochinchine, Cambodge } DESCOURS & CABAUD,
Laos, Sud Annam } Saïgon
Chine du Sud : A. L. ALVÈS & Cie
Chine du Nord : RACINE & Cie
Philippines : SMITH, BELL & Cie

Singapore & }
Etats Malais }
Siam }
Indes }
Néerlandaises }

DUPIRE BROS
Les Succrs, de E. C. MONOD & Cie
HANDELS VEREENIGING
« ROTTERDAM »

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE GÉRANCE

De la Banque Industrielle de Chine

Etablissement Franco-Chinois

Société Anonyme

Capital entièrement versé. Frs 10.000.000 — Fonds de roulement pour la Banque Industrielle. Frs 50.000.000

PARIS — LYON — MARSEILLE — SAIGON — HAIPHONG — HANOI — PÉKIN

CHANGHAI — TIENTSIN — HANKÉOU — HONGKONG — CANTON

Comité de Direction

Président **M.M. Griolet,**
Vice-Président **Grandjean,**
Audap,
Oudot,
Cazenave,
Tai-Ming-Fou,

Prés. du Conseil d'Administration de la Banque de Paris et des Pays-Bas
Prés. du Conseil de la Banque Faise de l'Afrique Equatoriale.
Dr de la Banque Nationale de Crédit.
Dr de la Banque de Paris et des Pays-Bas.
Ministre Plénipotentiaire.

Représentant du Gouv' chinois.

Commissaire du Gouv' Français ; **M. de Celles,** Dr honoraire du Ministère des Finances.

Directeur Général : **M. Georges Carrère.**

CORRESPONDANTS dans tous les principaux centres commerciaux du monde entier.

En France

BANQUE DE PARIS & DES PAYS-BAS.
BANQUE NATIONALE DE CREDIT.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE POUR FAVORISER LE COMMERCE.

A Londres

MIDLAND BANK LIMITED.
BANCA COMMERCIALE ITALIANA.

A New-York

IRVING BANK
BANCA COMMERCIALE

Agences en Indochine

SAIGON — HAIPHONG — HANOI

Haiphong — 25 Boulevard Paul-Bert, Hanoi — 27 Rue Paul Bert.

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE, en général.

COMPTES-COURANTS, (compte-chèque) en piastres portant intérêt à 3% l'an.

COMPTES-COURANTS EN FRANCS (remboursables en chèques ou virements sur France portant intérêt au taux Banque de France moins 2. 1/2 soit actuellement à 3, 1/2 % l'an.

COMPTES-SPECIAUX A VUE, dits Comptes d'Epargne convertibles ex. Francs ou en piastres (Renseignements sur demande).

DEPOTS A ECHEANCE FIXE, (taux et renseignements sur demande).

ESCOMPTE & RECOUVREMENTS de tout papier de commerce.

VENTE des traites, chèques ou transferts télégraphiques, lettres de crédit, sur les principales places commerciales.

TRANSMISSION & EXECUTION d'ordres de Bourse et Souscriptions sur tous les principaux marchés.

ACHAT ET VENTE monnaies étrangères.

L'Eveil Economique

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

51, Rue Paul-Bert — Hanoi

Téléphone 119

On s'abonne sans frais dans
tous les bureaux de Poste.

DE L'INDOCHINE

BULLETIN HEBDOMADAIRE

Directeur : H. CUCHEROUSSET, Rédacteur en Chef

Abonnement.

	un an	6 mois
Indochine	15 p.	8 p.
France et Colonies françaises	au cours	
Etranger	16 p.	8 p.50
Le Numéro	30 cents	

Sommaire

Inde ou Chine ? ROLAND MEYER
La Mission japonaise en Indochine (suite)
Les Voies de Communications au Laos Colonel BERNARD
Bana ; Station d'altitude de l'Annam (suite)

La mode
Variétés : Le fer. G. CORDIER
Chez nos confrères
Informations diverses

Inde ou Chine ?

La bienvenue à vous, jeune colonial débarqué d'hier en Indochine et déjà familiarisé avec l'existence si moderne de la société saïgonnaise. Vous voilà des nôtres, adopté d'emblée par la grande famille indochinoise des Français d'Asie et, partout où vous portera votre destinée, partout où vous trouverez quelqu'un de vos compatriotes, vous serez chez vous.

Peut-être, de voir tant de raffinement et de confort, souriez-vous au souvenir des récits des anciens que vous avez connus dans la Métropole ? où sont leurs tableaux de la vie coloniale d'antan, le climat, la maladie, l'inconfort, les privations, toute cette misère du prolétariat européen de jadis ? Où sont les soldes de famine aggravées par cet instinct d'épargne quand même, inné chez notre race et qui lui fait s'imposer plus de souffrances pour se ménager un avenir meilleur ?

Ces temps sont révolus, ne craignez pas leur retour. Vos aînés étaient d'un autre âge ; ils ont défriché, assaini, transfiguré l'Indochine ; ils ont poursuivi depuis cinquante ans le mirage de la « Vie large » qu'il vous ont rendu accessible aujourd'hui. Profitez en. Vous êtes venu en un siècle où, dans le commerce comme dans les services publics, les hommes jeunes et valides sont rares et peuvent exiger beaucoup de confort, beaucoup de piastres, beaucoup de droits, en paiement d'un travail modéré et des devoirs atténués qu'une auto-

rité chancelante ose encore leur imposer en ces temps d'anarchie.

La carrière s'ouvre à vous avec l'abondance, le bien être, le bonheur assurés. Tous ces biens sont le legs sacré de vos aînés, de ceux qui ont peiné ici pour l'idéal colonial, de ceux qui sont morts en France pour l'idéal patriotique, de toutes ces victimes du devoir qui vous ont laissé l'exemple du désintéressement et du sacrifice, avec l'héritage de leur œuvre et leur place au soleil de la vie heureuse qu'ils ont conquise pour vous.

Ne l'oubliez jamais et puisque les soucis matériels qui alourdirent leur fardeau en ce monde vous sont épargnés, gardez-vous de faillir au devoir si facile de tenir haut l'idéal qui fit leur force dans la lutte et qui fait votre félicité actuelle.

Qu'allez-vous décider ? Quel projet vous amène ? N'êtes-vous venu que poussé par la nécessité de trouver comme en une quelconque province française, un gagne-pain avantageux, sans rien vouloir changer à vos habitudes métropolitaines ? Dans ce cas toutes les villes d'Indochine et Saïgon mieux que toute autre vous procureront l'ambiance française nécessaire à vos appétits limités.

Avez-vous par contre désiré la Colonie pour elle-même, avec ses décors naturels, ses populations à pénétrer, ses langues à étudier ? Avez-vous rêvé d'assumer une part de la mission colonisa-

trice de la France et de laisser à ce pays un peu de votre cœur, un souvenir de votre nom ?

Alors, vous serez bien des nôtres, mais, avez-vous réfléchi à quel pays de l'Indochine vous consacreriez vos efforts ? Aspirez-vous à vous initier aux mystères de la vieille civilisation chinoise et aux rites obscurs du pays d'Annam ? Allez ! de Saïgon, la voie maritime longeant les côtes orientales vous ouvre l'Annam, le Tonkin, la Chine !

Vous sentez-vous plutôt une vocation d'indianiste et cédez-vous à l'attraction des civilisations brahmaniques et bouddhiques dont l'Inde fut le berceau ? Alors, le Mékong majestueux vous mènera vers les heureux pays du Cambodge, du Laos et du Siam où fleurit la doctrine aimable du Bouddha.

Car l'Indochine, retenez-le bien, vous offre la variété de deux groupements de races bien distincts et mieux vaut vous livrer tout de suite, et pour toujours à l'ambiance indigène qui saura le mieux satisfaire vos aspirations intimes.

Au point de vue géographique, comme à ceux du climat, des races et des civilisations, la péninsule indochinoise, interposée entre l'Inde et la Chine, est nettement divisé en deux versants opposés par la Chaîne annamitique.

Le versant occidental, ou versant indien, réunit dans une frappante unité de famille : le Laos, le Siam, la Birmanie et le Cambodge, arrière-garde rési-



FUMEZ LE "GLOBE"



gnée des peuples de civilisation indo-européenne.

Le versant oriental, ou versant chinois, est le domaine des Annamites de l'Annam-Tonkin et de la Cochinchine, peuple de civilisation chinoise, avant-garde pullulante des races mongoles.

Entre ces deux zones ethniques, l'antithèse est plus frappante qu'entre le Monde Germanique et le Monde Latin. Cette simple constatation justifie le trait de séparation primitivement inscrit dans le double nom de cette contrée de transitions et de contrastes : l'Indochine.

De ces deux faces du Janus indo-chinois, c'est celle de l'Ouest que nous avons élue et que nous proposons à vos préférences, comme la plus désirable et la plus apte à vous récompenser de vos efforts. Toutefois, avant de nous y consacrer, et à seule fin de ne rien vous laissez regretter de l'autre versant de l'Indochine, jetons un dernier regard sur cet au-delà de la Chaîne annamitique, où commence le Monde-Jaune proprement dit, l'Extrême-Orient impénétrable à notre mentalité indo-européenne.

D'un seul jet, la cordillère d'Annam, longue de 2.000 kilomètres, haute de 2.000 mètres, laisse tomber sur la Mer de Chine ses versants chaotiques, couverts de sombres et malsaines forêts, ses contreforts herbeux, pelés souvent jusqu'à leur squelette de pierre. Là, dans les replis des montagnes hostiles, refuges du tigre et des génies de la Terre et des Eaux, de courtes plaines de terre grise, d'alluvions putrides et de sable stérile s'épandent en deltas ou en bandes littorales, face à l'aveuglante réverbération de la Mer-Jaune incendiée au soleil levant.

De ci, de là, surgissent de la vase sédimentaire et jusque dans la mer tourmentée, d'étranges archipels de pierre noirâtre, découpés en décor de cauchemar.

Et sur cette nature farouche où se heurtent rayons et ombres, sans poésie ni couleurs, un ciel prodigue en cyclones, distribue tour à tour à l'humanité écrasée trop de chaleur ou trop de froidure, jusqu'au suaire humide du crachin.

Au gré des caprices climatiques de ce versant des Mers de Chine, sécheresses ou typhons périodiques transforment instantanément les conditions de l'existence, ruinent ou dévastent le domaine conquis par les hommes. Des ruisseaux deviennent des torrents, et les fleuves, souvent presque à sec, inonderaient parfois le pays s'ils n'étaient contenus par des digues paradoxales. D'immenses régions, les plus peuplées et les plus fertiles, se trouvent ainsi au-

dessous du niveau des hautes eaux fluviales.

Dans un pareil milieu n'a pu survivre qu'une race faite pour la lutte. L'Annam-Tonkin, intitulé à juste titre « l'Annam Sanglant », colore d'un rouge criard le décor tragique de ses Pavillons-noirs, de sa piraterie, de ses guerres sans merci.

Ecrasée dans ses plaines côtières, la race annamite, assujettie mille ans à la Chine, a cependant débordé vers le Sud qu'elle a conquis en anéantissant l'antique royaume Indo-Malais du Champa et en refoulant le Cambodge hors du delta du Mékong.

Désormais tout le revers oriental de la Cordillère lui appartient, mais la chaîne protectrice oppose encore une barrière efficace à son invasion vers l'occident.

La nature, les nécessités historiques, l'influence chinoise, les origines reculées de la race des Gïao-Chi ont pétri son âme fermée où s'agitent des rêves obscurs reflétés dans ses hardes sombres, comme en un deuil éternel.

Laborieuse, certes, industrielle par nécessité, cette race d'apparences physiques souvent médiocres, a subi des luttes terribles ; un joug millénaire a tué en elle l'autonomie de pensée et le génie particulariste qui n'ont jamais eu le temps d'éclore, faute d'un long règne d'indépendance et de paix.

Jusque dans ses manifestations d'art les plus vantées, dans les palais et tombeaux de Huê, l'empreinte chinoise s'impose au visiteur oppressé qui sent planer encore sur ces vestiges tragiques, l'ombre de princes cruels.

Du haut de ces monuments d'une dynastie sanglante, comme des traditions sacrées elles-mêmes, survit sur le pays et sur la race, l'ombre funéraire de ses croyances et de ses rites. Le Bouddhisme Indien qui fleurit si aimablement sur l'autre versant de l'Indochine, n'est arrivé jusqu'en Annam que

déformé, réduit à de vagues simulacres, après avoir passé avec la doctrine du Nord, à travers la Chine.

C'est le culte des Morts, des Ancêtres, des Génies, qui emplit l'âme de l'Annam et l'existence même de son peuple.

Consultez un récit quelconque de mœurs locales ; il tourne invariablement autour de cercueils et de tombes, d'un enterrement à un déterrement au rythme de cérémonies tapageuses inaccessibles à notre entendement.

C'est le Monde-Jaune, impénétrable et figée dans son passé fabuleux.

Mais laissons derrière nous cette vision accablante ; repassons la chaîne annamitique, épine dorsale de l'Indochine, et nous nous sentirons tout de suite plus près de l'Europe ou tout au moins, de l'Inde, berceau de nos civilisations et de nos races d'Occident.

Chaînes et vallées s'épanouissent, s'infléchissent de plus en plus vers le Sud et vers l'Ouest, ouvrant vers l'Océan Indien des plaines ensoleillées, largement exposées au rythme bienfaisant des moussons.

Mékong, Ménam, Salouen, Irawady, jusqu'au Gange et à l'Indus, tous ces beaux fleuves nourriciers obéissent à une même pulsation annuelle que leur imprime la mousson pluvieuse de l'Océan Indien.

De Mai à Octobre, les pluies régulières, amenées par le vent de Suroît, tempèrent à propos les ardeurs de la canicule, arrosent le sol, rafraîchissent les verdure, font croître les moissons, le riz surtout, base de l'alimentation des peuples asiatiques.

Les fleuves gonflés par l'apport des eaux pluviales et par la fonte des neiges himalayennes ou tibétaines, emplissent leur lit, couvrent les dépressions, fécondent leurs berges de grasses alluvions.

L'ampleur de ces phénomènes annuels s'humanise dans cette zone, par leur ré-

ENTREPRENEURS, MINEURS,

ATTENTION!!

A L'USURE DE VOTRE OUTILLAGE
DEMANDEZ LES OUTILS

S.A.C.M

TOUT

ACIER PUR

Que vous pourrez forger jusqu'à usure totale,
Gros stocks — Expédition à lettre vue

PLANS, DEVIS pour toutes INSTALLATIONS

Usines, Force Motrice, Rizeries, Matériel Agricole etc.

Société Anonyme de Constructions Mécaniques à Haïphong } Téléphone No 88
Adresse-Tél. Gabestan

Le peuple laotien, actuellement partagé entre le Laos-Siamois et le Laos-Français, est retombé à l'état de l'enfance, par la perte de sa puissance politique éphémère, par la ruine de sa prospérité sous les coups de voisins jaloux, par l'oubli dans les calamités nationales, de ses origines, de sa langue, de son écriture, de sa religion et de ses traditions mêmes.

Ce qui reste du Laos n'est qu'une flamme vacillante qu'il faut raviver, à l'exemple des foyers encore vivaces du Cambodge et du Siam.

La France est venue à temps pour ramasser les vestiges d'un passé à rebâtir, pour recueillir les derniers accents d'une langue près de s'éteindre, pour rendre à un peuple doux et résigné le sentiment de son autonomie nationale et pour le guider vers les possibilités nouvelles de la vie moderne.

Ecoutez : le Laos tout entier fait taire les aubades de ses « Khènes » ; le

Laos endormi s'éveille et se tourne vers l'horizon du Grand-Fleuve d'où lui vint il y a trente ans, l'appui de la France rédemptrice des faibles, le Laos parle et vous dit : « Seigneurs, nous avons mis en vous tout l'espoir et toute la foi dont un peuple d'Asie est capable, parce que nous savons que vous êtes épris comme nous de paix et de liberté ; nous voulons voir en vous les messagers célestes, annoncés par nos prophéties pour régénérer ce pays. Vers vous accourent nos vieillards et nos bonzes, nos enfants et nos filles chargées de fleurs et d'offrandes, pour vous demander protection.

De vous dépendent désormais la félicité de nos villages, le renouveau de nos arts, de nos industries, de notre civilisation antique, la prospérité de nos entreprises, tous les bienfaits dont le Cambodge avant nous a goûté les prémices.

Soyez bons, généreux, pitoyables à

notre faiblesse. Songez que, de tous les bienfaits dont vous apportez la promesse, le plus précieux à nos yeux est la paix sereine, indispensable à notre race contemplative, la paix totale, exempte même des tracasseries de protecteurs trop exigeants ».

Ainsi monte vers vous, par-dessus forêts et montagnes, la voix naïve et sincère des populations laotiennes et, de l'autre côté de la Cordillère Annamitique, aucun écho ne répond....

Ami, frais débarqué du grand bateau venu de France, n'hésitez pas plus longtemps, le Laos vous appelle au nombre de ses protecteurs ; le Mékong vous apporte les échos des fêtes lointaines librement goûtées sur ses rives ; l'Indochine pleine d'énigmes ouvre à vous ses deux bras chargés d'inégales promesses :

Inde ou Chine ?

Choisissez !

ROLAND MEYER

La mission japonaise en Indochine

(Suite : voir nos numéros des 22 Février et 1er Mars)

Extraits de la conférence de M. Matsouoka.

Je veux vous parler de nos torts, de nos fautes respectifs. Nos fautes, elles consistent en un manque de compréhension mutuelle, en un manque de bonne entente. Deux races différentes commencent d'abord par s'ignorer ; les malentendus viennent quelquefois ensuite. L'accord peut venir à la fin, mais après beaucoup d'expériences amères, l'histoire en fournit maints exemples....

C'est un lieu commun que de parler de la nécessité d'une compréhension mutuelle ; mais il est très difficile de réaliser cette compréhension ; il faut savoir en effet sortir de soi-même, passer-moi l'expression, et envisager les choses du point de vue des autres. Si les individus apprenaient à se bien connaître, il n'y aurait pas de malentendus possibles entre les nations.

Messieurs, pouvez-vous affirmer que la France et le Japon se soient parfaitement compris jusqu'à présent ? Le respect de la vérité m'oblige à dire que nos deux pays ne se sont pas compris.

D'abord, au Japon, à part une minorité de gens instruits, les Japonais n'ont pas connu la France. C'est la première de nos fautes. J'aurais beaucoup à dire à ce sujet, mais je compte le dire à nos compatriotes dès que je serai rentré dans mon pays. Ce que je voudrais vous exposer ici, ce sont les principales raisons pour lesquelles la France n'a pas pu comprendre le Japon. Il y a soixante ans, à l'époque de la restauration japonaise, la France n'a pas su apprécier le Japon à sa juste valeur. A cette époque là le prestige du gouvernement des shoguns qui détenaient le pouvoir depuis trois cents ans, fut détruit aux yeux de la nation par le réveil de l'autorité impériale. L'opinion publique se rangea du côté de l'empereur. La noblesse, la grande, celle des daimyos, et la petite, celle des samourais, forma deux partis : celui de l'empereur et celui du shogun.

Le représentant de la France au Japon, aida alors le parti shogunal, consacrant toute son activité à cette cause. A la vérité, certaines circonstances diplomatiques amenèrent alors la France à favoriser ce parti, car l'Angleterre, notamment, s'était rangée de l'autre, celui de l'empereur.

Cette position prise par la France eut les effets les plus malheureux pour l'avenir de la civilisation française et même des intérêts économiques français au Japon. L'étude de toutes les circonstances de ce malentendu est des plus intéressantes : les documents qui s'y rapportent sont en ma possession, mais je suis obligé de me borner.

Seconde faute, je dois mentionner l'intervention de la France aux côtés de l'Allemagne et de la Russie à la fin de la guerre sino-japonaise. A cette époque-là, le Japon était encore un petit pays et il n'y eut point de conflit économique entre la France et le Japon en Extrême-Orient ; il n'y eut point non plus de sentiment anti-japonais en France. Mais il apparaît clairement que cette intervention inopportune ne se serait pas produite si la France avait mieux connu le Japon, tandis que, laissez-moi vous le dire, l'Angleterre, plus avisée, alors, sut deviner la force latente du Japon et s'efforça de s'entendre avec lui : de là l'origine de l'alliance anglo-japonaise. Imaginez qu'à cette époque on eût pu parler d'une alliance franco-japonaise, l'aspect de l'histoire du monde n'eût-il pas été tout différent ?

Mais j'arrêterai ici l'énumération des fautes commises ; à quoi servirait de se lamenter ? Regardons plutôt l'avenir : l'expérience, dit-on est la mère de la connaissance.

Et n'oublions pas d'ailleurs, que malgré ce qui s'est passé jadis, les Japonais n'ont pas cessé d'éprouver une sympathie naturelle pour les Français.

Vous n'ignorez pas sans doute à quel point fut féconde l'influence de la civilisation française sur le développement intellectuel et moral du Japon.

La révolution de 1868 visait à faire table rase de la vieille organisation et à construire un

nouvel état et une nouvelle société, et c'est tout naturellement qu'une entente s'établit entre les principes de la philosophie rationnelle française et les principes de notre propre révolution.

D'autre part, lorsqu'il s'agit de rédiger les lois nouvelles, les idées françaises sur le droit naturel notamment, enseignées par Gustave Boissonnade, furent largement mises à contribution. Le Code Civil et le Code Criminel adoptés par Boissonnade ont été longtemps employés au Japon.

C'est en particulier en ce qui concerne l'étude de ces sciences nouvelles telles que le droit comparé, la législation ouvrière et sociale, où se révèlent les tendances actuelles des études juridiques, que l'on peut constater tout ce que le Japon doit à la France en cet ordre d'idées.

Mais ce n'est pas dans le domaine du droit seulement que l'influence française s'est fait sentir. En mathématiques, en sciences physiques, les savants français nous ont fourni de nombreux modèles. En art militaire surtout, quand, au commencement de l'ère de Meiji, on adopta le système européen, ce sont les principes français qui furent imités.

Dans le domaine de la littérature et des beaux-arts, on constate une communication aussi intime peut-être que celle que j'ai signalée pour le droit. Notre écrivain célèbre Shiken Morita, introduisant le premier les littératures étrangères au Japon, a entrepris de faire connaître Victor Hugo dont il traduisit, en 1880, les principales œuvres.

Il est à noter que la première pièce étrangère représentée au Japon, celle du célèbre dramaturge Mokuami Kawataké, était directement inspirée du *Cid* de votre Corneille. Le fait est peu connu, même au Japon.

En peinture, à côté de la peinture classique japonaise, la peinture européenne est largement représentée au Japon ; et ce sont les tendances des salons français qui depuis trente ans inspirent nos principaux peintres.

Et permettez-moi, à ce sujet, de saluer la mémoire du vicomte Kuroda, qui fut le pre-

Grands Magasins Réunis : Rayons bijouterie — Papeterie — Parfumerie — Sport

mier président de notre Société des Amis de l'Indochine. Il étudia la peinture à Paris, et, par ses œuvres toujours directement inspirées des idées françaises, il contribua énormément à l'expansion de l'art français au Japon.

En musique, les œuvres de Gounod, de Massenet, de Saint-Saëns et de Debussy sont l'objet de l'étude inlassable des amateurs.

Ainsi les meilleures œuvres de la civilisation française ont été transportées au Japon : et mises en harmonie avec les tendances, les goûts purement japonais, ont contribué à la formation de la civilisation japonaise. — ce dont nous vous serons toujours pleins de gratitude.

Messieurs, je vous ai parlé des fautes commises dans le passé. Est-il sûr qu'aujourd'hui, nous ne commettons pas les mêmes fautes ? Je vois deux ordres de difficultés qui nous séparent encore : en premier lieu, des difficultés d'ordre linguistique, et en second lieu, des difficultés d'ordre économique.

L'aide du langage est indispensable dans les échanges scientifiques et littéraires et il est à noter que la langue française, malgré l'influence considérable de la civilisation française, n'est pas assez répandue au Japon.

Aussi ai-je le ferme propos, dès mon retour au Japon, de faire une propagande active pour l'expansion de la langue française. Mais je vous prierai en même temps de faire un pas de plus pour acquérir une connaissance directe de ce qu'est véritablement le Japon.

Nous voudrions qu'en Indochine aussi bien qu'en France des centres d'études de la langue japonaise fussent institués. Il y aurait deux profits à retirer d'une pareille institution : en premier lieu, une intelligence plus complète du Japon qui doit être l'ami le plus sûr de l'avenir ; en second lieu, la civilisation japonaise résume les civilisations extrême-orientales et en donne la clef : bien connaître le Japon, c'est mieux pénétrer l'Extrême-Orient tout entier....

Je demanderai instamment que l'Ecole française d'Extrême-Orient, qui s'est créée déjà une notoriété dans l'étude des choses d'Extrême-Orient fasse maintenant un effort pour développer l'étude des choses japonaises et de la langue japonaise en particulier.

J'ai signalé qu'à côté des difficultés provenant de la langue, il s'en trouvait d'autres pour nous séparer, et qu'elles sont d'ordre économique. Je ne parlerai pas du rapprochement économique de la France et du Japon, je n'en ai pas le loisir ce soir, mais seulement du rapprochement de l'Indochine et du Japon. Il faut écarter les obstacles qui l'entravent. L'exportation des produits indochinois au Japon peut être considérablement augmentée : si l'on pouvait importer chez nous du riz, des minerais, des marchandises fabriquées par une main-d'œuvre à bon marché, les liens qui existent déjà entre votre colonie et mon pays seraient grandement améliorés. Mais des rapprochements de ce genre ne suffisent pas à la prospérité du commerce. Encore faut-il songer à la mise en valeur des richesses naturelles du pays.

La France ne manque pas de capitaux ; elle a une expérience coloniale dont j'ai pu constater moi-même les excellents effets dans mes voyages en Algérie et en Tunisie. Le temps est précieux cependant ; n'y aurait-il pas lieu de faire appel à la bonne volonté japonaise ? Le Japon, c'est Son Excellence M. Paul Claudel lui-même qui l'a dit, ne se trouve en rien menacé par l'établissement de la France en Indochine ; il n'y poursuit que des buts économiques, et je suis profondément convaincu que des aspirations de cet ordre sont parfaitement compatibles avec le bien-être de l'Indochine et les intérêts de la France. Et ce n'est pas là seulement mon opinion, — dont le désintéressement pourrait paraître douteux, — mais celle des plus éminents économistes français Leroy-Beaulieu et Girault. Ils ont avec plus de clarté et plus de détails que moi exprimé déjà des opinions analogues. Pour moi, je n'oserais poursuivre plus avant, au moment surtout, où je suis en train d'échanger des idées avec les principaux hommes d'affaires d'Indochine.

Pour terminer, je veux dire ma conviction que le rapprochement économique des deux pays sera le prélude de l'alliance des deux civilisations. Civilisation française est la perle des civilisations européennes. Celle du Japon est la fleur des civilisations d'Extrême-Orient. L'alliance des civilisations française et japonaise sera l'union intime et féconde de l'Europe et de l'Extrême-Orient.

Une propagande anti japonaise très active a persuadé certains Européens que le Japon est le pays par excellence du chauvinisme et du militarisme.

Le Japon cependant n'a fait que deux guerres, l'une avec la Chine et l'autre avec la Russie, non point des guerres de conquête, mais des guerres de défense nationale. Sans entrer dans des détails qui m'entraîneraient trop loin, je ferai comprendre ma pensée par une simple comparaison : L'occupation de la Rhur par la France n'a-t-elle pas donné lieu à de violentes attaques contre le militarisme français, alors qu'elle n'était qu'une mesure de sauvegarde ?

La solidarité humaine est le critérium de tous les actes de la Puissance française. Il en fut, et il en est de même de la Puissance japonaise.

Extraits de la conférence de M. Gorai sur « La question sociale au Japon ».

La première impression que j'ai eue en arrivant à Hanoï, c'est une impression d'ordre et de paix. Et c'est par quoi les colonies françaises se distinguent de beaucoup d'autres colonies plus ou moins agitées par l'esprit de révolte. Le secret de cette paix et de cet ordre, c'est que vous savez gouverner les Indigènes par l'esprit de coopération, esprit fondé sur le sentiment humanitaire, traditionnel dans votre peuple.

Et c'est sur ce même esprit, Messieurs, que nous comptons pour traverser ce moment difficile de la crise sociale au Japon.

Il est vrai que le ciel japonais est aujourd'hui très orageux. Les questions ouvrières y ont atteint un degré de réelle acuité ; Toutefois je ne crois pas à une révolution sociale, comme il s'en est produit dans quelques pays en Europe. Car on ne trouve pas chez nous les abus caractéristiques de ces pays.

Par bonheur la terre est chez nous, comme en France, assez bien répartie. Il y a très peu de paysans complètement dénués de terrain cultivable. Le fait provient de ce que au moment de notre révolution de 1868, nos seigneurs ont consenti à abandonner leurs privilèges contre un léger dédommagement en rente d'Etat. Ils avaient même abandonné tous leurs titres de noblesse qui n'ont été rétablis, sous une autre forme, que plusieurs années après.

Ce désintéressement a eu de si heureux effets que nos serfs ont été affranchis d'un seul coup sans qu'il résultât aucune difficulté ultérieure comme il s'en est produit en Europe.

Le deuxième des abus signalés, c'est l'oisiveté des bourgeois et c'est l'un des justes reproches que les socialistes adressent au capitalisme.

Heureusement, notre pays n'est pas contaminé de pareille maladie. L'oisiveté est considérée comme une honte et le travail physique même n'est pas méprisé comme il l'est en Chine. Et la preuve, Mesdames et Messieurs, c'est que nos ongles sont comme les vôtres, sans longueur exagérée.

Le troisième abus, c'est qu'un homme né pauvre en Occident a beaucoup de peine à s'élever au-dessus de sa condition et c'est ce qui explique que les socialistes se recrutent surtout parmi les intellectuels qui, nés dans le besoin se sont formés eux-mêmes à force d'énergie et de constance.

Sur ce point encore, le Japon semble privilégié, car il y a encore chez nous une réelle solidarité dans la famille et les enfants bien doués peuvent toujours trouver une aide efficace chez les parents fortunés quelques fois même très éloignés.

Ces trois traits caractéristiques de la Société japonaise montrent simplement qu'il n'existe pas chez nous la domination de classe. La classe riche n'opprime pas la classe pauvre et la classe bourgeoise n'est relativement pas égoïste. Comme la révolution sociale n'est que la conséquence naturelle de l'égoïsme des riches, le Japon semble bien être à l'abri d'un pareil danger.

D'où vient cette particularité de la Société japonaise ? Ce n'est que la conséquence naturelle de la morale orientale.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES DISTILLERIES DE L'INDOCHINE

Société Anonyme au capital de 11.000.000 de francs

Siège Social à Paris — 10, Rue La Boétie

Siège Administratif à Hanoï — 55, Boulevard Gambetta

Usines à } HANOÏ — NAM-DINH — HAIDUONG (Tonkin)
CHOLON BINHTAY (Cochinchine)

Alcools Rectifiés Extra-Neutres, — Rhums — Tafias

Alcools dénaturés pour l'industrie, le chauffage et l'éclairage - Acétone

Eaux de vie de riz Indigènes

AMIDON de RIZ, Marque « LYS BLANC »

RIZ — SUCRES DE RIZ — PEPTONES DE RIZ

Vinaigre de riz

Fabriqués exclusivement avec du Riz et se recommandant par ses qualités de finesse et d'arôme

L'idéal social en Extrême Orient se résume donc à un précepte du Tchong-Yeng. « Comme supérieur, il ne faut pas être arrogant ; comme inférieur, il ne faut pas être indiscipliné ».

On voit bien que c'est en somme l'enseignement de la morale de la solidarité et de la coopération entre les classes. N'en concluez pourtant pas tout de suite, Mesdames et Messieurs, à la supériorité de la morale orientale sur la morale occidentale. D'après la sociologie moderne, il y a deux principes opposés qui régissent l'évolution sociale. L'un est la théorie de la lutte pour la vie, trouvée par Lamarck perfectionnée par Darwin, l'autre est la théorie de l'entraide, trouvée par Milne-Edwards, complétée plus tard par Kropotkine. Ce sont deux principes qui sont indispensables pour le progrès humain. Mais leur importance varie selon la nature de la civilisation.

La société européenne, où prévaut le principe de la lutte pour la vie, est caractérisée par la prédominance de la conception des droits sur celle du devoir. De là, le progrès si rapide de la civilisation mais accompagné toujours de troubles sociaux. La Société orientale, où prévaut au contraire le principe de l'entraide, est caractérisée par la prédominance de la conception du devoir sur celle des droits. De là, la paix sociale plus accusée chez les orientaux mais la stagnation plutôt que le progrès au point de vue de la civilisation.

On voit bien que nous sommes dans une situation facile pour rétablir la paix sociale, mais il y a aussi le danger de s'endormir dans l'apathie.

Le trouble social est une conséquence naturelle de la Société qui progresse. Mais il faut trouver le procédé social pour établir l'harmonie entre la lutte trop intense pour la vie et

le calme stagnant nécessaire à la paix. Voilà la tâche qui incombe aux sociologues modernes.

La mission japonaise à Hué

. 12 Février

La mission japonaise est arrivée à Hué le 12 Février à 18 heures après une excellente traversée du Nord de l'Annam.

Le 13 au matin, la mission a rendu visite à Sa Majesté Khai-Dinh ; un grand concours de population a salué avec une déférente curiosité son passage à travers Hué. Des paroles de bienvenue et de courtoisie ont été échangées entre le souverain, le prince Yamagata, l'ambassadeur Claudel et le résident supérieur.

L'après-midi la mission a visité le Palais impérial et ses merveilleuses collections. La visite du nouveau Musée Khai-Dinh a retenu tout particulièrement l'attention d'hommes sensibles à l'art annamite. Le docteur Gaide, président des Amis du Vieux Hué a remis à chacun des membres une plaquette relatant les souvenirs de l'établissement japonais à Faifoo.

Le soir Sa Majesté Khai-Dinh offrit un grand dîner de Gala suivi de danses

et de chants.

Pendant toute la journée du 14 la Mission a visité les principaux tombeaux des Empereurs d'Annam, s'arrêtant longuement devant les plus jolis sites qui environnent la capitale de l'Annam. Le prince Yamagata a déposé une couronne au monument aux morts de la Grande guerre et remis une somme de 1.000 piastres pour les sinistrés de l'Annam. Le soir au dîner offert par la Résidence supérieure à la Mission, des toasts amicaux ont été échangés, M. Pasquier a prononcé une allocution naturellement très littéraire dont nous extrayons le passage suivant :

« En parcourant cet antique Annam sur lequel veille la pensée fidèle et loyale d'un Souverain ami, vous trouverez partout l'ordre et la paix française, mais vous trouverez aussi intacts les forces morales qui édifièrent la cité et la famille annamites. Vous rencontrerez un peuple en plein labeur qui s'épanouit et évolue librement sous la bienveillante et attentive protection française. »

La mission a quitté Hué le 15 Février en automobile et est arrivée à Nhatrang le lendemain à 19 heures. Après le dîner à la Résidence elle a pris un train spécial qui l'amenait à Saïgon le 17 à 10 heures 15. (à suivre)

Les Voies de Communications au Laos

L'avenir du Laos, tant au point de vue politique qu'au point de vue économique, est étroitement lié au développement de ses voies de communications. Celles-ci sont telles que, jusqu'à ce jour, on peut dire que le Laos a été pratiquement fermé à toute grande entreprise. Il est l'hinterland des quatre autres régions qui constituent l'Indochine : Tonkin, Annam, Cochinchine et Cambodge, où ce sont groupés, soit dans les basses vallées des fleuves, soit en bordure de la mer, les 9/10 de la population indochinoise. Alors que, dans ces régions privilégiées, la densité de peuplement est telle que le sol, malgré sa fertilité, suffit à peine aux besoins de la vie quotidienne, les immenses espaces du Laos sont quasi déserts. On a parlé bien des fois des avantages considérables que retirerait l'Indochine d'une œuvre de colonisation grâce à laquelle des habitants des régions surpeuplées pourraient mettre en valeur les plateaux ou les plaines de la rive gauche du Mékong. Jusqu'ici aucun de ces rêves n'a pu être réalisé ; les ressources du Laos, ressources agricoles, forestières, minières, sont encore inexploitées et l'on ne pourra arriver à en tirer parti que le jour où ce pays disposera enfin de voies de communication permettant d'assurer à des prix acceptables des transports abondants et réguliers.

Ce n'est pas seulement l'avenir économique du Laos qui est en jeu. Nous avons été obligés, jusqu'à ce jour, de porter nos efforts sur les parties de l'Indochine les plus riches et les plus facilement accessibles qui, du reste, fournissaient à notre budget la presque totalité de ces ressources. Il a donc été impossible d'apporter à l'organisation du Laos les mêmes perfectionnements que dans les autres régions. Par

contre, sur la rive droite du Mékong, les provinces laotiennes dépendant de Bangkok ont été l'objet de l'attention constante du Gouvernement siamois. On est forcé de constater aujourd'hui, entre les populations laotiennes établies de part et d'autre du fleuve, des différences de situation politique, administrative et économique, qui risqueraient de détruire à la longue notre prestige et notre autorité, si nous ne nous décidions enfin à faire bénéficier le Laos des réformes et des progrès que nous avons introduits dans les autres régions de la colonie.

Ainsi, les considérations d'ordre politique, aussi bien que les considérations d'ordre économique, nous obligent aujourd'hui à doter enfin le Laos de l'outillage nécessaire à son développement.

Les voies de communications desservant le Laos peuvent être rangées en trois catégories, à savoir :

- 1° Les voies naturelles ;
- 2° Les routes ;
- 3° Les chemins de fer.

1° — Voies naturelles. — La plupart des fleuves qui prennent naissance dans la chaîne annamitique et aboutissent à la mer de Chine ou au Golfe du Tonkin ouvrent des voies d'accès vers les hauts plateaux du Laos. Toutefois ces voies d'accès sont précaires ; seules des embarcations de faible tonnage peuvent y circuler ; elles n'ont fait l'objet d'aucune étude hydrographique sérieuse et l'on n'a jamais tenté de les utiliser, même partiellement. Dans l'état actuel de nos connaissances, il semble qu'elles ne

Compagnie des Charbons de l'Indochine

(Indochinese Coal Company)

Société Anonyme au Capital de \$ 150.000

Exportation et vente

d'Anthracite et Charbon Gras du Tonkin

Charbon de Soute

Siège Social : 8, Boulevard Félix Faure, Haïphong
Parc et Usine : à Binh-Dong (Haïphong rive gauche)
Téléphone : 623 Haïphong
Adresse télég : Indocoal-Haïphong

puissent servir que comme des voies de flotage qui joueront, et qui jouent du reste déjà, un rôle important dans l'exploitation des grandes forêts qui couvrent les pentes orientales de la chaîne annamitique.

Le Mékong a été, au contraire, et il est encore la seule voie de communication pratique conduisant au Laos. Il convient de définir exactement la valeur de cette grande voie fluviale, de montrer les progrès qui ont été réalisés dans son organisation et son exploitation, les possibilités d'avenir qu'elle peut offrir.

Le Mékong est navigable toute l'année sans difficulté pour des vapeurs d'un tonnage supérieur à 200 tonneaux jusqu'à Samboc où commence la région des rapides. Bien que la région comprise entre Samboc et Khône appartienne administrativement au Cambodge, on peut dire que c'est à Samboc que commence réellement le service du Laos. A partir de Samboc, le Mékong se divise en plusieurs secteurs nettement définis, à savoir :

- a) Le secteur Samboc (ou Kratié) - Khône ;
- b) Le secteur Khône-Pacmoun ;
- c) La région des Kemmarat ;
- d) Le grand bief navigable de Naphong à Vientiane ;
- e) Le Mékong supérieur de Vientiane à Luang-Prabang et au delà.

Le premier secteur est celui qui présente actuellement le plus grand intérêt ; c'est, en effet, entre Kratié et Khône que la navigation rencontre les obstacles les plus sérieux ; on ne peut accéder à Khône avec des vapeurs de quelque importance que pendant la saison des hautes eaux, c'est-à-dire pendant quatre mois de l'année ; pendant cette période, des vapeurs de 200 tonneaux environ, type « Bassac », est même à certains moments des vapeurs type « Khmer » de 350 tonneaux, peuvent remonter sans trop de difficulté jusqu'à Khône. Au contraire, pendant huit mois de l'année la navigation ne peut s'effectuer que dans des conditions extrêmement précaires. Entre Samboc (ou plus exactement entre T'Makred) et Kastomlongton, le service ne peut se faire qu'au moyen de pirogues. Au delà de Kastomlongton, de petits vapeurs ayant un tirant d'eau de 1 mètre à 1 m. 20 peuvent naviguer jusqu'à Khône mais l'étroitesse et les sinuosités du chenal ne permettent pas d'employer des navires ayant une longueur supérieure à 25 mètres, dont la capacité de transport ne dépasse pas une quinzaine de tonnes.

Dans ces conditions, le tonnage que peut débiter pendant l'année le secteur Kratié-Khône est extrêmement réduit, et si des améliorations sérieuses ne sont point apportées à la navigabilité du fleuve, ce tonnage dépendra uniquement de l'organisation des services de navigation entre Kratié et Khône. Les conditions d'exploitation sont telles, en effet, qu'il est impossible à toute entreprise non subventionnée de s'établir en amont de Kratié ; les armateurs chinois eux-mêmes, dont on connaît le nombre et l'esprit d'initiative, n'ont pu s'installer dans cette région, malgré les facilités dont ils jouissent pour l'exploitation de leurs navires.

Les services jusqu'à Khône n'ont été organisés par l'Administration qu'en 1894, c'est-à-dire au lendemain du traité avec le Siam qui nous attribuait les territoires de la rive gauche du Mékong.

Un contrat, passé le 31 Juillet 1889 entre le gouvernement de la Cochinchine et la Compagnie des Messageries Fluviales avait établi un Service entre Phnom-Penh et Stung-Treng, mais en stipulant (art. 3) que ce service fonctionnerait hebdomadairement à l'époque des hautes eaux et pen-

dant une période de temps qui ne serait pas sensiblement inférieure à quatre mois.

Aux termes du contrat passé avec la Compagnie le 9 novembre 1894, il a été décidé que le service de Phnom-Penh-Stung-Treng serait prolongé jusqu'à Khône-Sud et pourrait être bi-hebdomadaire, et même tri-hebdomadaire mais sans prévoir son extension à la période des basses eaux. Comme d'autre part, ainsi qu'on le verra plus loin, on créait à la même époque un service de navigation hebdomadaire pendant toute l'année en amont de Khône, il résultait des dispositions que nous venons d'indiquer que pendant environ huit mois de l'année la navigation aurait été pratiquement interrompue entre le Laos proprement dit et la région de Kratié.

Un tel système ne pouvait évidemment être maintenu et cependant jusqu'en 1908 aucune modification officielle et contractuelle ne lui a été apportée. Fort heureusement, pendant cette période où il s'agissait avant tout d'organiser et d'approvisionner les postes que nous venons de créer au Laos, il a régné entre le Service des Travaux Publics de la colonie et la Compagnie concessionnaire un accord constant qui a permis de pallier à cette situation ; d'une part, le Service des Travaux Publics a poussé avec activité l'étude et le balisage du chenal navigable ; la Compagnie des Messageries fluviales, d'autre part, a, *de sa propre initiative*, continué le service pendant la période des basses eaux, d'abord avec des pirogues, puis ultérieurement avec des pirogues remorquées ou avec des chaloupes.

Le contrat de 1908 a enfin, pour la première fois, stipulé que le service Kratié-Khône serait exécuté deux fois par semaine aux basses eaux aussi bien qu'aux hautes eaux, au moyen de deux vapeurs capables de transporter dans chaque sens 30 tonnes au minimum par semaine.

Tel est le fonctionnement actuel du service Kratié-Khône et il importe de calculer exactement quelle est la capacité de transport d'un tel service, puisque c'est de cette capacité que dépend aujourd'hui la vie économique même du Laos.

En admettant que la saison des hautes eaux dure dix-huit semaines et que l'on y affecte deux navires du type « Bassac » les trans-

ports totaux pendant cette période atteindront environ 3.600 tonnes dans chaque sens.

Pendant la saison des basses eaux, au contraire, soit environ pendant trente quatre semaines, on ne peut transporter qu'un millier de tonnes dans chaque sens.

On peut dire ainsi que la situation dans laquelle se trouve actuellement le secteur Kratié-Khône ne permettrait pas au Laos de recevoir ou d'expédier régulièrement plus de 4.500 tonnes par an. En réalité, ces chiffres doivent être réduits d'environ un tiers, car la plus grande partie des transports s'effectuent pendant la période très courte des hautes eaux et comme le débit des services du Laos proprement dits est de beaucoup inférieur au débit des hautes eaux du secteur Phnom-Penh-Khône, il n'est possible de transporter que les marchandises susceptibles d'être emmagasinées à Khône sans aucun risque pendant plusieurs mois.

L'amélioration du secteur Kratié-Khône fait actuellement l'objet d'une série d'études ; l'une, entreprise par le Service des Travaux Publics lui-même, l'autre par un groupement privé qui a passé à cet effet une convention spéciale avec l'Administration de la colonie. Les travaux entrepris par le Service des Travaux Publics consistent simplement à rechercher et au besoin à créer un chenal navigable entre Samboc, ou plus exactement T'Makred, et Kastomlongton. Si les études entreprises pouvaient aboutir, si d'autre part les sinuosités dangereuses qui existent sur certains points en aval de Stung-Treng étaient corrigées, si en un mot on pouvait arriver à faire circuler entre Kratié et Khône, pendant la saison des basses eaux, des vapeurs pouvant porter de 30 à 40 tonnes en substituant la chauffe au charbon à la chauffe au bois, les transports réguliers pourraient atteindre 60 tonnes par semaine. Il va sans dire que le tonnage transporté pourrait être accru dans telle proportion que l'Administration jugerait convenable, en augmentant le nombre de voyages effectués ; en admettant le doublement du nombre des voyages, tant aux hautes eaux qu'aux basses eaux, on arriverait aisément à transporter 8 à 10.000 tonnes par an, tant à la montée qu'à la descente.

Le second système, qui est actuellement à l'étude, consiste à substituer au matériel exis-





FUMEZ LE "GLOBE"



tant un matériel particulier auquel on a donné le nom de «bateaux amphibies», composé de remorqueurs et de chalands capables, soit de constituer dans les biefs navigables du fleuve des convois remorqués, soit de se mouvoir le long d'une voie monorail contournant les passages difficiles. On ne peut, dans l'état actuel, se prononcer encore en ce qui concerne le résultat pratique des études entreprises. On ne pourra choisir entre le maintien du matériel actuel et la création du matériel nouveau que lorsque ces études auront été achevées et que l'on aura une estimation aussi rigoureuse que possible de la longueur de la voie monorail de transbordement, du coût de construction de cette voie, des caractéristiques et des prix du matériel flottant, et d'une façon générale, des conditions économiques de l'exploitation.

Services du Laos. — Le service de Khône à Vientiane et Luang-Prabang a été organisé à l'origine par deux contrats passés, l'un le 25 septembre 1894, l'autre le 15 juillet 1897. Ces contrats, signés au début de notre installation au Laos, alors qu'aucun établissement commercial français n'était établi dans le bief supérieur du Mékong, n'avaient d'autre objet que de donner satisfaction aux besoins de l'Administration; ils n'exigeaient de la part de la compagnie concessionnaire que la mise en service de trois navires de 30 mètres environ de longueur, capables de transporter une trentaine de tonnes de marchandises.

Les services se sont effectués dans les débuts dans des conditions particulièrement difficiles; il n'existait alors aucun chenal balisé, non plus qu'aucune carte du fleuve; il a fallu pendant plus de dix ans les efforts constants du Service de la Navigation, d'une part, de la Compagnie concessionnaire de l'autre, pour arriver à établir entre Khône et Luang-Prabang des relations à peu près régulières. Aujourd'hui, grâce à la construction en 1908 d'un nouveau navire, grâce à l'adjonction à la flottille contractuelle de quatre chaloupes, grâce aux travaux de régularisation du chenal navigable, on a pu organiser pendant toute la période des moyennes eaux des services directs entre Khône et Vientiane et abaisser la durée du voyage pendant cette période de vingt-cinq jours à huit jours sans transbordement.

La flottille en service en amont de Khône comprend quatre navires d'une longueur de 30 à 35 mètres; quatre chaloupes et un certain nombre de pirogues destinées à assurer, soit les transbordements dans la région des rapides de Kemmarat, soit les transports entre Vientiane et Luang-Prabang. Le service se fait hebdomadairement toute l'année entre Khône et Vientiane et il correspond en moyenne à un transport de 30 tonnes par semaine, tant à l'aller qu'au retour, soit au total 1.500 tonnes dans chaque sens. En y ajoutant un certain nombre de voyages supplémentaires qui peuvent être exécutés pendant la période des moyennes eaux, la capacité totale annuelle transportée ne dépasse guère 2.000 tonnes par an.

Il est bien clair qu'une telle capacité de transport est absolument insuffisante pour les besoins du Laos; on ne peut remédier à la situation actuelle que par l'augmentation de la flottille et par une augmentation parallèle du nombre de voyages effectués.

On ne saurait toutefois se dissimuler que,

étant données les difficultés de la navigation sur le Mékong, les possibilités de transport sont médiocres. Il ne paraît pas possible, pour l'instant, de donner aux navires desservant le bief supérieur du Laos une longueur de plus de 35 mètres et le tirant d'eau doit être compris entre 1 mètre et 1 m. 75; comme ces navires doivent, d'autre part, atteindre une vitesse de 12 nœuds leur capacité de transport est limitée à 75 ou 80 tonnes pendant la période des moyennes et des hautes eaux. En admettant le doublement des services actuels et la construction de trois nouveaux navires, le débit pourra atteindre 7 à 8.000 tonnes dans chaque sens. On pourrait, à la rigueur, augmenter ce chiffre dans telle proportion que l'on jugerait utile par une augmentation parallèle du matériel et du nombre des services effectués, mais l'on n'arriverait jamais ainsi qu'à une solution coûteuse et précaire: le taux des frets ne permettrait pas d'écouler les produits lourds, tels que le bois et la plupart des minéraux qui sont précisément les éléments principaux de richesse du Laos. Sans doute on sera amené un jour à faire sur le Mékong des travaux analogues à ceux qui ont été effectués sur tous les grands fleuves, sur la Seine, par exemple, ou sur le Rhin; un jour viendra où, par la construction de barrages écluses, on fera du Mékong la grande voie commerciale dont Doudart de Lagrée et Francis Garnier ont signalé l'importance, mais pour l'instant, il est indispensable, et on l'a signalé depuis longtemps, de doter la colonie de voies de communications terrestres artificielles capables de suppléer à l'insuffisance de la voie naturelle que constitue le Mékong.

Routes. — Le réseau routier du Laos se compose en principe:

1° D'un système de routes dites « coloniales »;

2° D'un système de pistes praticables ou non, pendant un certain nombre de mois de l'année, aux automobiles.

Le premier système, celui des routes coloniales, est composé de chemins conduisant des différentes parties de l'Indochine au Laos. Ce sont:

a) Route N° 4, partant de Moncay, sur la

frontière orientale du Tonkin, et aboutissant à Vientiane, après avoir suivi par le nord, approximativement toute la frontière de l'Indochine et de la Chine. Elle passe par Caobang, Hagiang, Laokay, Laichau, Luang-Prabang.

b) Route N° 6, partant d'Hanoi pour passer par le sud de Sam-Néna, traverser toute la province du Tranninh par Xieng-Khouang et se raccorder à la route N° 7.

c) Route N° 7, partant du nord de Vinh pour suivre la vallée du Sông Ca, passer par Cua Rao, traverser également le Tranninh et se raccorder à la route N° 4 à Muong-Chim.

d) Route N° 8, qui part de Vinh pour aboutir à Baisot, sur le Mékong.

e) Route N° 9, partant de Dongha, sur la côte de l'Annam, pour aboutir à Savannakhet et Kent Kabao, en passant par le col d'Ai Lao.

f) Route N° 10, de Paksé à Oubone (Siam).

g) Route N° 13, de Saïgon à Khong, sur le Mékong par Stung-Treng.

Le système des pistes comprend:

a) Une piste partant de Thakhek, sur le Mékong, pour aller se raccorder à la route N° 8, à quelques kilomètres au sud de Napé.

b) Une piste allant de Savannakhet, à Thakhek, en suivant la rive gauche du Mékong.

c) Une piste allant de Thakhek à Pak-Hin-Boun en suivant la rive gauche du Mékong.

d) Une piste allant de Pak-Hin-Boun aux mines d'étain de la Nam-Patène.

e) Route traversant l'île de Khône parallèlement à la voie ferrée existante.

Cet ensemble de pistes constitue, en somme, le réseau local de voies des communications par terre du Laos.

Colonel F. BERNARD

(à suivre)

(L'Outillage Coloniale)

N.D.L.R. — Nous pourrions intituler cette étude: Le diable devenu ermite.

Le Colonel Bernard admet enfin la nécessité du développement des voies de communications au Laos.

Que ne s'est-il fait ermite dix ans plus tôt.

Il n'est aucun de nos lecteurs
qui ne soit, maintenant ou pour plus tard

ACHETEUR D'UNE AUTOMOBILE

Or, il y a actuellement au Tonkin

64 marques différentes !!

Laquelle choisir ??

Il est absolument impossible de trouver des rechanges pour la plupart
de ces voitures, ni même personne qui les connaisse.

Ne vous adressez qu'aux marques connues, éprouvées, représentées
sur place par des spécialistes.

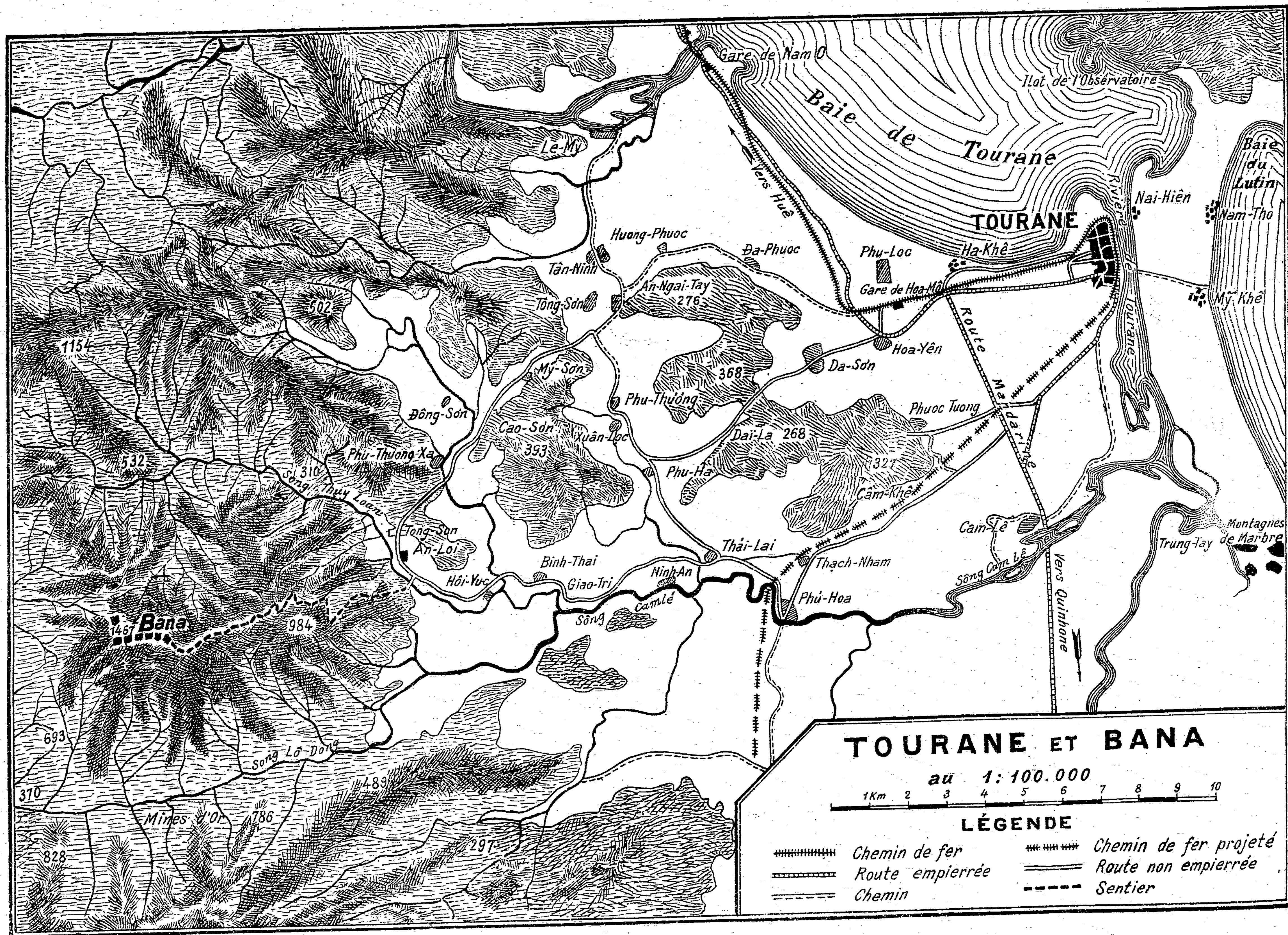
Vous éviterez dépenses, retards et ennuis, en choisissant

RENAULT PANHARD FIAT

Nos concurrents sans doute ont aussi de bonnes marques

MAIS MEFIEZ-VOUS!

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



BANA

La Station d'Altitude de l'Annam

(Clichés des Amis du vieux Hué)

(Suite : voir notre numéro 403)

L'hôtel construit par messieurs Morin occupe une sorte d'éperon qui domine tout le pays compris entre la mer et le massif ; on y jouit d'un panorama splendide.

Pendant ce temps M. Vissac, ingénieur des T. P. à Tourane terminait et rendait automobilable le tronçon de route qui conduit vers la cote 200. Désormais on peut en quittant

Le voyage de retour a lieu le lendemain. On part de Bana à 5 heures du matin pour arriver à Tourane entre 11 heures et midi. Le voyage revient à 5 \$ 20 par grande personne et 3 \$ 40 par enfant, 3 \$ pour un domestique. Le transport des bagages revient à 0 \$ 04 par kilo. Le trajet de Tourane à Bana est donc beaucoup moins coûteux que le

trajet de Hanoï au Tamdao.

Une quinzaine de villas se sont élevées déjà, les unes simples mais confortables chaumières, les autres véritables villas en bois et maçonnerie, le long des crêtes de la montagne sur environ quinze cent mètres de longueur, citons les pavillons des Douanes et Régies, des Messageries Maritimes, de la Résidence de Faïfoo, de M. Pellissier, des T.P., du Service forestier, de M. Beisson, de la Banque de l'Indochine, de la Poste, des Chemins de fer,



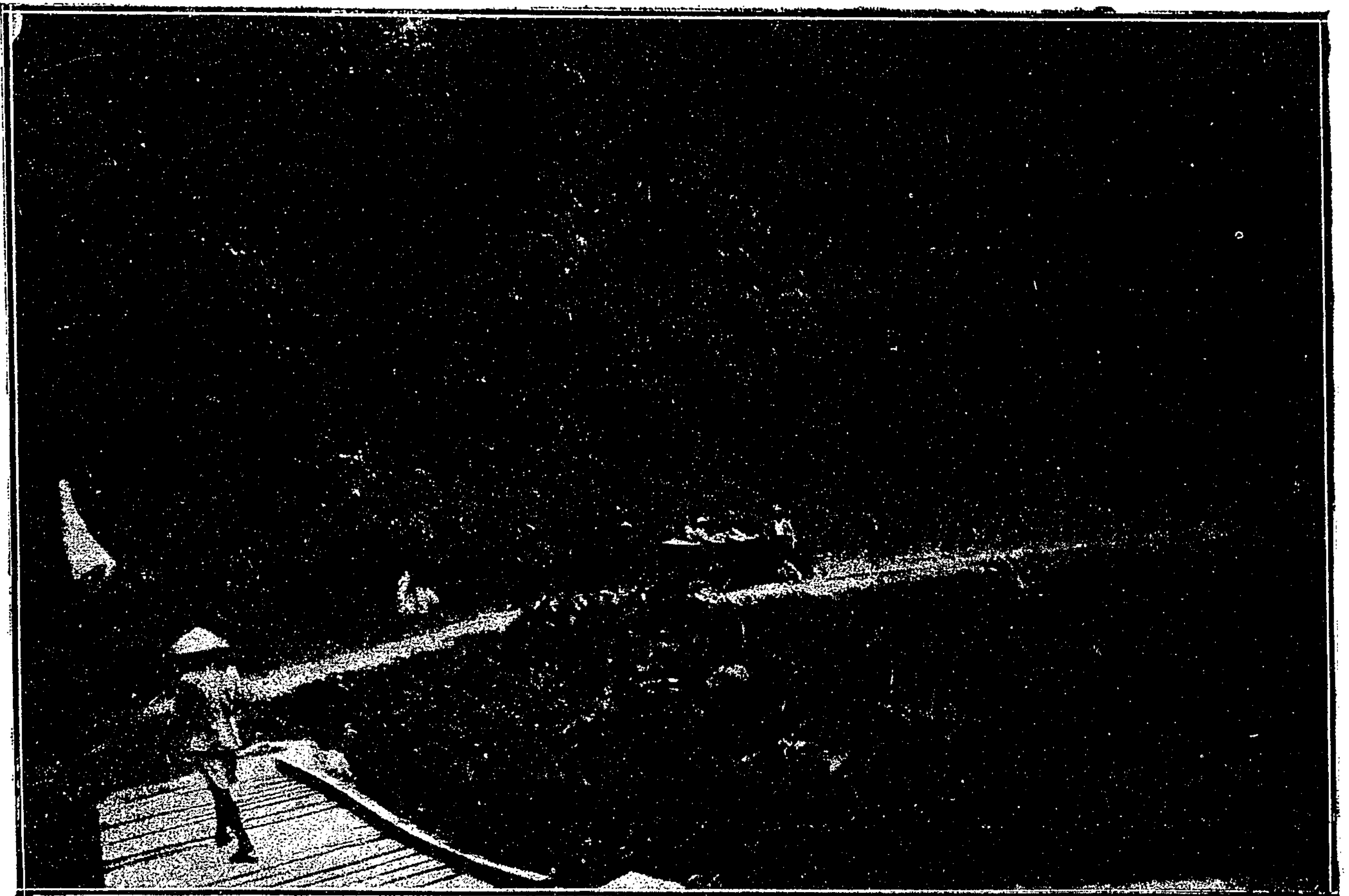
Bana : le chalet des Chemins de fer
(Cliché GAYET-LAROCHE)

Tourane à 5 heures du matin arriver à l'hôtel avant onze heures et prochainement l'on gagnera encore une heure sur le trajet.

Le voyage se fait très facilement.

En même temps qu'ils créaient à Bana un hôtel et un magasin d'approvisionnements messieurs Morin s'occupaient de la question des transports.

Trois fois par semaine les mardi, jeudi et samedi une automobile part de Tourane à 4 h. 30 du matin et arrive au bas de la montagne entre 5 h. 30 et 6 heures. De là départ en chaises à porteurs pour arriver à Bana entre 10 h. 30 et 11 h. 30.



Bana : un coin de la route automobilable, au kilomètre 19 (Cliché BERTHE)

du Service de la Santé, de M.M. Fiard, Bogaert, Brandela, Gayet Laroche.

Considérations climatiques, hygiéniques et médicales

Pour ce qui est de la pression barométrique, le Capitaine Debay signale que les observations faites pendant plusieurs périodes estivales lui ont permis de constater une différence maxima de 3 mm. 6 pour des observations journalières, et un écart de 7 mm. 6 entre les observations faites sur un même point.

Le minimum et le maximum thermométriques observés par le Capitaine Debay ont été de 14° 5 et de 23° 1, chiffres légèrement supérieurs à ceux enregistrés en 1920 — du 15 Juin

mètre accuse jusqu'à 36° dans les appartements à Tourane et à Hué, au milieu du jour, le température à Bana oscille entre 18 et 26°, et il arrive même assez souvent, par temps brumeux, qu'elle ne dépasse pas 18° pendant toute la journée.

Les observations ne sont pas encore suffisantes pour préciser le régime des pluies, mais leur chute est moins importante qu'on ne serait en droit de le supposer de la plaine, d'où l'on aperçoit fréquemment la montagne perdue dans les nuages. Il est certain, d'autre part, que les mois de Juin, Juillet et Août sont ordinairement des mois secs. Nous avons bien constaté cette année ci, à la fin Mai et dans les premiers jours de Juin, des pluies quotidiennes assez régulières au milieu du jour, mais peu abondantes et sous forme d'ondées d'orages.

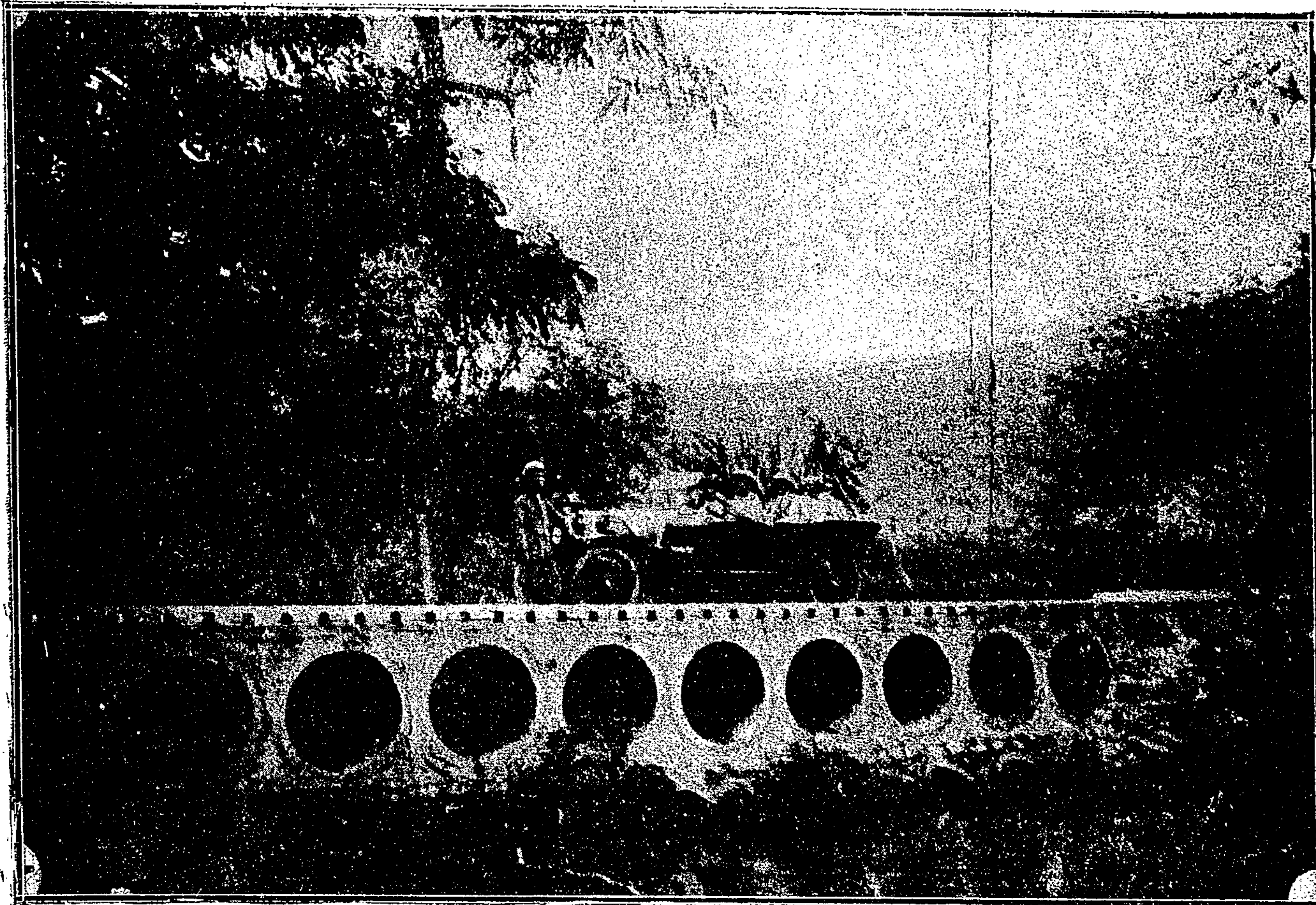
La saison pluvieuse ne commence vraiment qu'en fin Septembre, et lorsque la mousson de Nord-Est s'est établie. D'ailleurs, même lorsque les pluies sont abondantes, l'eau ne séjourne pas, tant son glissement est facile et rapide sur les argiles des pentes. Aussi est-il reconnu que le climat de Bana n'est pas humide, tout au moins, pendant tout l'été et dans la zone la plus élevée, qui est seule habitée. Les moisissures sont alors inconnues dans les habitations.

Dr. GAIDE

Bana : un groupe de villas, chalet Suisse, chalet Nôrô-Dâ, chalet de la santé, chalet Belle-Vue (Cliché GAYET-LAROCHE)

au 20 Août — par les Docteurs Sallet et Marquet, qui ont relevé une moyenne minima de 16° 5 et maxima de 24° 1. Mais l'été de cette année 1920 fut particulièrement chaud. On peut dire, d'une façon générale, que le thermomètre oscille tout l'été entre 15 et 26°. Cette dernière température est rarement dépassée au milieu du jour.

Fait important à noter, c'est que l'écart avec la plaine est constamment supérieur à 10 ou 12°, avec une différence certainement plus marquée encore pour les températures nocturnes. Alors que le thermo-



Le pont de An-Loi, au pied de la montagne (Cliché BERTHE)

Robe de printemps



Une robe en crépella bleu vif, garnie de galons rouge jaune et blanc, avec poches brodées de rouge.

Une robe en kasha ivoire avec tunique droite, brodée blanc et rouge, à poches en cuir rouge. Au décolleté, un ruban de faille noué tombant en longs pans flottants.

Une robe en crêpe de Chine rouge-laque, recouverte d'une tunique de crêpe blond plissé dans la jupe et garnie d'une broderie de perles formant galon.

Un ensemble en lainage écossais vert et noir. Sur la robe-fourreau, une tunique en Georgette vert cru finement plissé, bordé de rouge vif.

VARIÉTÉS

Le fer.

Plinie rapporte qu'à son époque le fer de Chine vendu en même temps que des fourrures, des peaux et des étoffes originaires de cette contrée était regardé comme le meilleur.

Si ce texte nous permet d'établir, avec quelques chances d'exactitude, qu'au début de l'ère chrétienne la sidérurgie était florissante dans l'Empire du Milieu, nous sommes par contre dépourvus de données sur le moment où l'on commença à exploiter les premiers gisements de ce métal lesquels, dit la légende, furent découverts par les gens de Ou et de Yue (1).

Cette indication, néanmoins, nous permet déjà de reculer la date qui nous occupe de quelque vingt siècles : Mais ce n'est peut-être pas encore assez. Les étymologistes nous apprennent en effet que le mot fer est composé de deux éléments « métal » et « barbare » et ainsi cette graphie pourrait s'interpréter métal des barbares. Dans ce cas il aurait été connu par les premiers occupants de la Chine c'est-à-dire à une époque préhistorique. Mais tout ceci n'est que supposition.

L'indication la plus sérieuse peut-être relevée dans la Chou-King les anciens annales de la Chine. Au chapitre du tribut Yu (2) il est spécifié que la province de leang (partie du Chansi, des 2 Hou et du Setchoan) payait son tribut en fer. Ce fer, entreposé dans les magasins de l'Etat, était employé à nombre d'usages, notamment à la fabrication des armes. Le Li-Ki ou livre des Rites, à son tour spécifie « Au troisième mois du printemps les inspecteurs des travaux ont l'ordre d'employer divers artisans pour examiner le contenu des cinq magasins (fer et autres métaux, fourrures, cuirs, tendons, corne, ivoire, plume, bois, etc.) afin de voir si les matières sont de bonne qualité ».

Yu, fondateur de la dynastie Hia, ayant régné de 2205 à 2198 avant J.C., on peut donc en conclure qu'à cette époque, au moins, les Chinois travaillaient déjà le fer. C'est là tout ce qu'on peut trouver dans les livres concernant la date où le précieux métal fut connu. Mais, ainsi que nous le disions plus haut, il y a tout lieu de penser que ce fut bien avant le 22e siècle avant J.C. que les Chinois connurent le fer.

Il serait trop long et peut-être encore plus fastidieux de traduire in extenso les nombreuses pages que le Pen-tao-Kang nous consacre au fer ; nous nous contenterons de glaner, çà et là, quelques indications.

« On trouverait du minerai de fer, d'après cet ouvrage, dans le Kiang-Nan, le Setchoan, le Chensi, le Chansi, le Houan, le Houpe et le Koang-Tong ; celui venant de cette dernière région étant considéré comme le meilleur. Il y aurait aussi, dans le Kansou, un fer dit T'ou-tong, noir et très dur, excellent pour la fabrication des couteaux et des épées. La Perse, elle, donne le fer « pin » si dur qu'on peut l'employer pour couper l'or et le jade.

Selon le T'on-Sou-Peng-ts'ao le fer naît à la suite de « l'action de la chaleur solaire. D'abord c'est le louche (1) qui au bout de 150 ans se transforme en aimant.

Après deux cents nouvelles années cet aimant engendre le fer. Si on n'extrait pas celui-ci du sol deux autres siècles s'écoulent et il se transforme en cuivre qui devient de l'argent puis enfin de l'or....

Naissant par l'action du soleil le fer est du groupe positif, c'est-à-dire sec, il ne peut entrer en contact avec les corps négatifs ou humides ; il peut se combiner avec l'étain ».

« Le minerai de fer fondu dans le four se transforme en un liquide, la fonte, que l'on coule dans des moules afin d'en modeler des ustensiles. Si l'on chauffe cette fonte plusieurs fois, elle devient malléable ; c'est le fer pur. Enfin ce fer pur mêlé à de la fonte devient l'acier et on l'emploie à fabriquer des couteaux, des épées, des poignards etc.... Quand le forgeron a rougi un morceau de fer et qu'il le place sur l'enclume, pour le marteler, on voit voler dans toutes les directions de petits morceaux rouges, ce sont des étincelles. Si l'on met le fer dans la forge et qu'on met le soufflet, on voit s'échapper, de la masse, des poudres violettes et légères, c'est l'esprit du fer. On le recueille pour polir les instruments de cuivre. Les résidus de la fabrication des aiguilles, s'appellent sable d'aiguilles. A faire tremper le fer longtemps, dans l'eau, on obtient un liquide noirâtre, c'est le suc de fer employé pour teindre.... Sous la terre brune, il y a du minerai de fer. »

Bien entendu que la fonte, le fer, ou l'acier ont de grandes vertus curatives et jouent un grand rôle dans la médecine chinoise.

C'est ainsi que la fonte guérit le prolapsus

du rectum, tranquillise le cœur, calme les entrailles, chasse la démence, noircit les cheveux et reste souveraine contre l'impétigo, les ulcères, la gale et les morsures d'araignées. Une note ajoute « parmi les cinq métaux le fer est noir ; se mélangeant avec l'eau il s'oppose au bois. C'est pourquoi il est apte à guérir ceux qui ont le tempérament chaud, qui se fâchent facilement et sont alors pareils à des fous. On emploie dans le traitement les étincelles de fonte parce que la fonte peut couper le bois. » Et voilà.

« Pour le prolapsus du rectum, même durant depuis un an déjà, on lave deux fois par jour la partie malade avec une solution obtenue ainsi : prendre deux livres de fonte et les faire bouillir avec un boisseau d'eau jusqu'au moment où le liquide sera réduit de moitié. »

Veut-on chasser le poison des morsures de tigre ou d'ours ? On fait bouillir de la fonte, dans l'eau, jusqu'à ce que cette dernière ait pris une saveur ; puis on lave la plaie avec le liquide.

L'acier, lui, solidifie le squelette, fortifie les muscles, allonge la vie. Toutefois « si on en prend trop longtemps on devient lourd, gros et noir. »

Pour guérir un goitreux, il suffit « de mettre dans sa boisson du sable d'aiguille, sable que l'on change une fois tous les 10 jours. Au bout de six mois le goitre disparaît. » Vu le nombre élevé de goitreux qui circulent au Yunnan, je ne puis que tirer deux conclusions : ou bien le remède n'a pas grande valeur ou bien les médecins de la province n'ont jamais lu la « Précieuse matière médicale. »

« Les étincelles de fonte sont utilisées par les artificiers. Ecrivez des caractères sur le papier, avec de la poudre de fonte mêlée à du vinaigre, puis teignez le papier, au dos : les caractères écrits apparaîtront en blanc. » Ces étincelles de fonte sont particulières

Compagnie des Chargeurs Réunis

Ligne de l'Indochine

Vapeurs, paquebots et cargos. Départ de Marseille tous les 28 jours le jeudi
Itinéraire. Anvers, Dunkerque, le Havre, Bordeaux, Marseille, Port Said, Djibouti (facultatif), Colombo, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong et vice versa.

Prochains départs

Noms des Navires	Tonnages	de Marseille	de Haïphong	Passagers
« Halgan » mixte	14.000	21 Janv. 1925	9 Mars 1925	1re cl. 2e cl. et Entre pont
« Amiral Nielly » »	10.500	18 Fév. 1925	5 Avril 1925	—
« A. Latouche Tréville » »	10.500	18 Mars 1925	3 Mai 1925	—
« Amiral Ponty » »	10.500	15 Avril 1925	31 Mai 1925	—
« d'Entrecasteaux » »	14.000	13 Mai 1925	29 Juin 1925	—
« Linois » »	14.000	10 Juin 1925	27 Juil. 1925	—
« Forbin » »	14.000	8 Juil. 1925	24 Août 1925	—

Service de Cabotage des Mers de Chine

Prochains départs. — « Le Caravellas » est parti de Haïphong pour Saïgon direct le 6 Mars 1925.

Agences : Saïgon, Agence Générale,
Haïphong, Agence.
Tourane, MM. J. Fiard et Cie.

(1) Partie du Kiangson et du Tche-Kiang.
(2) 2e partie Chap. I page 61 et suivant traduction couvreur.

Grands Magasins Réunis : Rayons spécial d'alimentation — vins en cercles — liqueurs, etc...

ment appréciées pour traiter les furoncles, les anthrax, les indigestions et les blessures causées par les démons. » On verse de l'eau sur cette poudre et l'on obtient un liquide qu'on laisse se purifier. Puis on le chauffe et on en prend deux tasses. »

Il existe dans l'organisme un ver appelé Kou qui cause « de terribles douleurs intestinales, rend le visage noirâtre, jaunit les yeux, provoque des retentions d'urine, raidit les articulations. Pour s'en guérir on prend de l'esprit de fer et on le broie avec du foie de coq pour en faire des pilules. Avant chaque repas on prend cinq de ces pilules avec du vin. En 10 jours, au plus, le malade est guéri. »

Il existe une poudre, l'ie-hoa, qui à la vertu de guérir la mauvaise mémoire, les hémorroïdes et sanguinolentes, les indigestions. Elle blanchit la peau et allonge la vie. Pour préparer cette poudre merveilleuse on polit une feuille d'acier et on la met dans un récipient avec du vinaigre. Enterrez ensuite le récipient durant 100 jours. Quand vous le retirerez, la feuille sera recouverte d'une couche de poudre qu'on broie, qu'on tamise et qu'on utilise ensuite sous forme de pilules ou de poudre.

La rouille, appelée aussi « vêtement du fer », est non moins utile. Elle guérit les furoncles de la bouche ou de la langue comme les morsures de ver ou d'araignée. On recouvre les plaies avec une pâte formée d'huile, de rouille et d'ail.

Pour les brûlures, appliquer sur la plaie de la rouille humectée avec l'eau obtenue en brûlant un bambou vert. Si vous avez des scrofules au cou, brûlez un noyau de pêche sur un couteau, recueillez la suie ainsi obtenue et badigeonnez en la plaie.

Le médécin qui se trouve en présence « d'un accouchement difficile et qui veut faciliter la sortie du placenta doit rougir un pilon en fer le mettre dans du vin et faire boire ce liquide à la parturiente ». Car, non seulement le fer brut ou en poudre est utilisé, en médecine chinoise, mais encore le fer ou l'acier travaillé et ayant la forme de pilon, de mors, de poids de balance, d'étrier, d'essien, de lance etc.....

Ainsi, quand on a avalé, par inattention, du bambou ou du bois, on doit boire du vin dans lequel on a laissé refroidir un poids de balance rougi. On peut remplacer ce poids par une lame de scie.

Pour les maux de reins et de ventre, à la suite d'accouchement, boire du vin dans lequel on a plongé un fer de hache rougi.

Afin de chasser le venin entré dans le ventre à la suite d'une morsure de serpent, buvez de l'eau dans laquelle on aura frotté deux couteaux. Bien mieux, quand un ver « pé » entre dans votre oreille, frappez deux poignards l'un contre l'autre tout près du tympan ; en entendant ce bruit le ver sort sans tarder. En buvant de l'eau dont on s'est servi pour aiguïser les couteaux on provoque le besoin d'uriner.

« Quand la venue de l'enfant tarde, faire boire à la malade du vin dans lequel, on a fait refroidir 14 aiguilles rougies au feu ; et en cas de vomissements absorber une eau dans laquelle auront trempées 72 pointes de flèches.

Voici, pour les personnes mélancoliques ou trop susceptibles, un remède assez facile, ajoutez un morceau de cuirasse « réduit en poudre, sans doute » dans les médicaments que l'on prend. Si le nez est bouché et ne remplit plus ses fonctions, prendre une serrure, la frotter sur la pierre, ramasser la poudre obtenue et la mêler à de la graisse de porc. Mettre ensuite cette préparation sur un chiffon et se l'appliquer dans les narines.

Pour nombre de maladies des organes

génitaux de la femme on prend une potion faite de vinaigre, d'urine et de gingembre dans lesquels on a laissé tremper une clé. Dans les cents jours qui suivent leur naissance, les enfants sont sujets à de fortes fièvres ; ils ont très chaud. Les laver avec une eau dans laquelle on a fait refroidir 21 fois une livre de dents de herse et où l'on a fait bouillir 7 feuilles de saule....

Nous n'en finirions plus à citer tout le parti qu'on peut ainsi tirer des vieux fers de bêche, des essieux de voiture, des socs de charrue, des mors etc.... Disons, pour finir, que si vous êtes poursuivi par un feu follet, lequel risque de s'emparer de votre énergie vitale, frappez, l'un contre l'autre, deux étriers : ce seul bruit suffira à faire disparaître la démoniaque lueur.

Nous nous sommes étendus un peu longuement, peut-être, sur cette partie de notre travail ; mais cela n'est pas sans utilité, car nous pouvons ainsi juger, d'une part, de la valeur des livres ou les médecins chinois puisaient leurs sciences et de l'autre de l'état des connaissances scientifiques, en Chine, il y a 50 ans à peine. Cet aperçu nous indique aussi combien peu l'on doit faire fond sur cette immense littérature chinoise dont les trois quarts au moins, ne sont que des plagats, des rabâchages ou des puerilités....

Pour avoir toujours rencontré, dans les régions qu'ils visitaient, des hauts fourneaux indigènes, les voyageurs ou explorateurs qui ont parcouru la Chine ont été poussés à des généralisations hâtives et ont conclu que ce pays possédait de formidables réserves de fer. C'est là, notamment, l'opinion de von Richtoffen et celle de Couliu qui dans son Encyclopedia sinica déclare que le fer constitue la seconde ressource importante du pays et que l'on trouve du minerai dans toutes les provinces.

« Depuis que l'étude des gisements de fer a été entreprise systématiquement on est revenu des anciennes exagérations et en fait, proportionnellement à son étendue, la Chine est un pays pauvre en minerai de fer directement traitable au haut fourneau.... Si ce pays prenait un essor industriel comparable à celui des États-Unis ou de l'Angleterre, les réserves connues permettraient à peine d'alimenter son marché industriel pendant une dizaine d'années en admettant la même consommation de fonte par tête d'habitant » (1)

D'une façon générale, au Yunnan, les gisements sont des gisements filoniens d'hématite ; on rencontre aussi dans les couches de lias des nodules ferrugineux.

Ce serait à l'époque où le Général Ou-San-

(1) Le fer en Chine. Mathieu. Chine N° 68 1er Août 1924.

Kouei gouvernait la province que l'industrie du fer, au Yunnan, aurait pris vraiment de l'importance. C'est là l'opinion de Rocher qui déclare que « de toutes les mines qui se trouvent dans cette province les mines de fer sont les plus nombreuses.... le fer est si commun dans cette région que nous ne connaissons pas un seul district, si petit qu'il soit, qui ne possède un ou plusieurs gisements de ce métal. »

Si l'on s'en rapporte pourtant à la liste générale des mines du Yunnan, publiée par le service des mines de la province, on constate que les mines de cuivre y tiennent la première place celles de fer n'arrivent qu'au second rang. D'ailleurs parmi les gisements de fer un très petit nombre seulement est exploité car les mineurs ne travaillent qu'aux points répondant aux deux conditions suivantes :

1° — Proximité d'un cours d'eau pour faciliter le lavage du minerai et fournir la force motrice qui actionne le soufflet du haut fourneau.

2° — Voisinage d'un grand centre afin de n'avoir pas de frais de transports trop élevés.

L'exploitation minière se fait à ciel ouvert ou par des galeries horizontales percées au flanc des montagnes. Ces galeries ne s'enfoncent jamais très avant et quand leur profondeur atteint 150 mètres environ, elles sont abandonnées pour de nouvelles percées à côté. Les usines sont toujours à proximité de l'exploitation. Le minerai, de l'oxyde de fer, y est amené à dos de cheval puis concassé à l'aide d'un martinet armé d'une tête en fer de 7 centimètres environ. On le cribble ensuite avec des tamis dont les trous ont 4 millimètres de diamètre. Avant d'être versé dans le fourneau, le minerai est lavé.

Extérieurement, le fourneau a la forme d'un cube de 3m,50 de côté ; l'intérieur est une pyramide quadrangulaire renversée. A la partie avant, au bas, est une porte, bouchée avec du sable pendant la fusion, et qui sert à évacuer le métal ou les scories. En arrière c'est le soufflet formé presque toujours d'un tronc d'arbre de 1m,50 de longueur, évidé dans sa partie centrale, et garni de soupapes fonctionnant en sens contraire, c'est-à-dire que l'une s'ouvre quand l'autre se ferme. A l'intérieur se meut un piston formé d'une tige de bois dont la couronne est garnie de plumes.

Cette machine soufflante, très primitive de forme comme on le voit, est mise en mouvement par une chute d'eau provoquée à l'aide d'une canalisation empruntée à la rivière qui coule près de l'usine.

Au soufflet s'adapte une tuyère dont le bec

Crédit Foncier de l'Indochine

Société anonyme au Capital de 25.000.000 de francs

Siège Social 96^{bis}, Boulevard Haussmann à Paris

Agences { à Saïgon, 93, Boulevard de la Somme ;
à Hanoï, 5, Boulevard Bobillot, — Téléphone N° 417 ;
à Haïphong, 37, Bd. Amiral de Beaumont, — Téléphone N° 266.

Prêts hypothécaires sur immeubles bâtis ou non bâtis. — Facilités particulières pour les prêts contractés pour constructions. — Travaux d'architecture, plan et devis de constructions, pour le compte d'emprunteurs ou de tiers. — Gestion d'immeubles.

s'avance dans le fourneau et est incliné de telle façon que le vent vient juste frapper l'angle opposé du four.

On charge le fourneau dans la proportion de 1/3 de minerai et de 2/3 d'un charbon de bois en morceaux longs de 35 à 40 centimètres, incomplètement carbonisés. Il faut 5 ou 6 heures de marche, au four, pour assurer la fusion ; l'on approche alors les moules de sable du trou d'évacuation.

Pendant que la fonte coulée dans les moules est encore chaude, on divise les plaques en morceaux assez gros si la fonte doit être employée à fabriquer des socs de charrue, des marmites ou autres ustensiles, en morceaux assez minces si elle est destinée à devenir du fer ductile. La fonte obtenue est ordinairement à grains fins, truitée et très résistante. Sitôt une coulée terminée on prépare le four pour une seconde opération et de cette manière on arrive à une production de 6 à 800 kilos par 24 heures. Un fourneau ne peut marcher plus de 30 à 40 jours consécutifs ; il faut alors arrêter et procéder à une vérification complète de tout l'organisme, travail qui demande une quinzaine de jours environ. Le personnel exploitant, au complet, ouvriers et patron, loge près de l'usine et de la mine dans des constructions légères. Toute l'installation d'une usine, avec deux ou trois fourneaux, ne coûte pas plus de 2.000 piastres.

La transformation de la fonte en fer ductile s'opère par une méthode analogue à la forge catalane, mais en proportions réduites.

Le fer obtenu est livré au commerce, la 1^{re} qualité sous forme de plaques de 15 à 20 centimètres de long sur une ponce carré.

Assez souvent les fonderies ne vendent que le fer de 1^{re} qualité ; l'autre est travaillé sur place et sert à fabriquer des fers à cheval, des anneaux, des clous et autres menus objets.

On utilise la fonte à fabriquer des pots et des marmites de forme et de dimensions variées ; cette industrie semble s'être localisée à Lou-Fong-Hien et à Lou-Nan-Tcheou. Toutefois les produits venant de Lou-Fong sont les plus appréciés d'abord pour leur forme élégante ensuite parce qu'étant plus minces la cuisson des aliments demande moins de combustible.

C'est durant les 4 à 5 mois de la saison pluvieuse que les *Kouo tsiang* préparent leurs moules faits d'argile mélangée à une herbe appelée Chan-tsao, *herbe de montagne*. Pour les moules des grands chaudrons, ayant de 0,80 à 1,30 de diamètre, la chape est armée de tirants en fer qui soutiennent la masse dont le poids est considérable. La partie inférieure est composée de plusieurs couches de charbon de bois broyé et mélangé avec un peu d'argile dans la proportion de 1 d'argile pour 3 de charbon. Une moule bien fait peut servir à couler de 150 à 200 pièces. Les moules exposés à l'air, mais à l'ombre, pendant plusieurs jours sont ramolus ensuite à l'atelier.

Le fourneau, en briques de terre séchées au soleil, à la forme d'une calebasse. Il est ventilé par un soufflet ressemblant à celui du fourneau traitant le minerai de fer mais avec cette différence que le bec de la tuyère plonge verticalement au milieu du fourneau. C'est aussi le charbon de bois qui est employé com-

me combustible, mais un charbon de bois de 1^{re} qualité car pour couler les poteries minces il faut que la fonte soit très fluide. On utilise 70 livres de combustible pour 100 livres de fonte. Le travail est lent et en 12 heures c'est à peine si l'on peut fondre 500 kilos de matière.

« Le minerai qui entre dans la confection de l'acier, dit Rocher, auquel nous avons emprunté la plus grande partie des renseignements techniques que nous venons de donner, est à peu près le même que celui employé par les hauts fourneaux ; cependant il est un peu plus terne, plus dur et par conséquent plus dense. »

Tant pour la qualité du produit que pour le chiffre du rendement la manufacture d'acier la plus cotée au Yunnan est celle de Lao-Lou-Kouan localité située à 40 lis de O-Si, à 80 de Sin-Hing et à 250 de la capitale provinciale.

G. CORDIER

N. D. L. R. — Notre correspondant a énuméré toutes les choses que l'on fait en Chine avec du fer. C'est sans doute pour ne pas blesser la modestie des illustres officiers de l'invincible armée yunnanaise qu'il n'a pas parlé des clous.

Hao t'ie pou ta ting

Hao jeun pou tan ping

proverbe plus vrai que jamais chez nos célestes voisins.

CHEZ NOS CONFÈRES

L'attentat contre la liberté de la presse à Hanoi

Notre excellent confrère M. Marc Dandolo, directeur de l'*Avenir du Tonkin*, qui a eu le malheur de donner un titre un peu vif à un télégramme concernant la politique de M. Edouard Herriot. M. Dandolo est inculpé d'injures publiques envers le président du Conseil, ministre des affaires étrangères.

Cette hâte est vraiment faite pour surprendre de la justice française qui a pu laisser, naguères encore, un inculpé cinq ans en prison préventive avant de le faire comparaître devant ses juges.

Sur place même, l'autorité n'a-t-elle pas été souvent prise à partie, de la façon la plus violente, parfois en termes outrageants, sans que la justice soit intervenue ?

Cet appareil d'une session extraordinaire de la Cour criminelle dépasse singulièrement la portée de la faute commise, en admettant même — ce qui reste encore à démontrer — que celle-ci constitue véritablement un délit.

La plupart des Français, en ce pays, estiment, en effet, qu'ils ont mieux à faire que de s'occuper sans trêve d'affaires sur lesquelles ils ne sauraient exercer aucune influence. Ils n'ont pas été médiocrement surpris de la ferveur cartelliste qui s'est révélée soudainement dans le petit clan dont nous parlons et ont pensé qu'elle aurait gagné à se manifester plus tôt, à une époque où elle n'allait pas sans quelques risques.

Certes, nous sommes persuadé que la décision prise n'a pas été motivée par les réclamations de l'*Indochine républicaine*, mais nous estimons fâcheux qu'elle les ait suivies, d'autant que, nous le répétons, en

admettant que M. Dandolo ait donné à l'expression de sa pensée une forme discutable, il a été infiniment moins loin que tant d'autres qui n'ont jamais été condamnés. Cette inégalité de traitement ne facilitera certes pas la tâche du ministère public à l'audience du 9 mars ; en attendant, disons-le sans ambage, elle surprend et froisse l'opinion publique. »

R. LE GAC

Courrier d'Haiphong.

Les réceptions et la représentation indigène.

Qu'il nous soit permis, à propos de l'arrivée imminente, en notre ville, de la Mission économique japonaise, de reproduire le pas-

sage suivant d'un article paru dans l'*Echo Annamite* du 2 juillet dernier :

« il nous est donné de constater qu'on ne se soucie plus, en haut lieu, de ménager l'amour-propre, bien légitime souvent, des Indigènes. Les représentants de la population annamite ont été systématiquement écartés des fêtes données en l'honneur des escadres de guerre de diverses puissances étrangères. Aucune personnalité du monde indigène n'a été conviée aux réceptions, banquets et bals organisés pour fêter les hôtes étrangers, anglais, italiens ou japonais.

Principaux pourvoyeurs du budget, les Annamites sont seulement autorisés à se pourlécher les babines au fumet des plats savoureux servis, à leurs frais, aux visiteurs de marque, et à entendre de la rue les violons qu'ils payent. »

Champagne POMMERY & GRENO

Représentants Exclusifs

L'Union Commerciale Indochinoise & Africaine

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

Phnom-Penh — Tourane — Hué — Quinhon — Yunnanfou

Quoiqu'il en soit, pour une fois, nous n'hésitons pas à proclamer que, dans la question dont il s'agit, nous nous trouvons en tout point d'accord avec l'*Echo Annamite*, si ses affirmations reposaient sur un fait probant. Il n'en est rien, heureusement.

Il serait vraiment par trop invraisemblable que nous, Annamites, soyons tenus à l'écart lorsque des missions étrangères viennent visiter notre propre pays. Si cette mise à l'index, pour employer les termes de notre confrère, était exacte, nous aurions été les premiers à protester. On sait que nous n'hésitâmes pas à relever en temps et lieux, la *grosse faute politique* commise par l'Administration française à propos de l'absence d'une représentation indigène auprès de M. le Gouverneur Général Merlin, lors de sa visite au pays du Mikado.

Le Progrès Annamite

La Banque d'Emission

Il vient d'être beaucoup question de l'organisation en Indochine d'une Banque d'Emission et le public avait cru entendre qu'il s'agirait d'une filiale de la Banque de l'Indochine.

Nos renseignements nous permettent de dire qu'il n'en est rien.

La Banque d'Emission est bien loin d'être une filiale de la Banque de l'Indochine et cette dernière n'aura dans la création nouvelle qu'une participation de pure forme.

L'organisme bancaire nouveau devra l'existence à M. Finaly, Directeur de la Banque de Paris et des Pays Bas, grand argentier du Cartel des Gauches, organisateur des élections du 11 mai dernier, et conseiller financier de M. Herriot.

Les naïfs, l'électeur, ont les yeux fixés sur la tribune de la Chambre et croient que là se décide la politique du pays. Mais la grosse banque, dans la coulisse, dicte au gouvernement son attitude. On alarme ou l'on rassure le capital suivant ce qu'exige la position à la hausse ou à la baisse du franc, prise par cette banque. Aux grands éclats de voix, nous prendrons l'argent où il est, à l'institution du bordereau de coupons, au prêt-vement sur le capital, aux menaces de tous genres, succèdent les appels à l'union de tous les français « pour la revalorisation du franc », on renonce au « bordereau de coupons », l'impôt sur le revenu « ne doit pas atteindre le point où il se dévore lui-même », on « Assoupi...ira les négociations des titres nominatifs. »

Quel étrange revirement ! — Tout est simple cependant : M. Finaly est passé par là.

Avenir du Tonkin.

Encore des chambardements

En tout cas l'organisme a fait ses preuves et s'est montré nettement supérieur à ce qui existait dans le passé. Pourquoi donc un chambardement ; sinon pour permettre au ministre de se distinguer.

Aussi avons-nous été fort surpris en apprenant que non seulement le projet était en voie d'exécution, mais que le gouvernement général aurait mis dix millions de francs à la disposition du ministre pour la réorganisation de l'agence générale.

La nouvelle, en effet, paraît d'autant plus étonnante que la question n'a été à notre connaissance, soumise ni au Conseil de gouvernement ni à sa commission permanente, où une proposition de ce genre se serait certainement heurtée à de très vives critiques.

Quelque déférence que nous professions

à l'égard du représentant de la France en ce pays, nous nous verrions, si la nouvelle qui nous est parvenue se confirmait, dans la nécessité de protester énergiquement contre la faiblesse dont témoignerait en l'occurrence le gouverneur général. On serait tenté de voir là, de la part du chef de la colonie, une abdication de ses prérogatives, qui ne peut avoir que de fâcheuses répercussions.

« L'intérêt supérieur de la France exige que l'Indochine ait à sa tête un gouverneur général qui puisse gouverner » écrivait récemment la *Dépêche coloniale*. Ceci nous paraît tout particulièrement nécessaire en présence d'un ministre atteint de la tarentule du changement et dont l'expérience coloniale est vraiment un peu courte.

Cette volonté de chambardement proclamée à la chambre par M. Daladier nous semble inquiétante.

R. LE GAC

Courrier d'Haiphong

Le service annexe Saïgon Haïphong

L'omnipotence de M. Lochard

Le jour où l'*Orénoque* dut cesser son service, il n'y eut aucun navire pour le remplacer.

Il est vrai que cela laissa toute latitude à M. Lochard pour traiter précipitamment avec une compagnie locale, ce qui lui permit de doter la colonie du *Réam* sur lequel les voyageurs les plus intrépides n'osent pas s'embarquer.

La Compagnie des Messageries Maritimes, pour laquelle on ne nous accusera pas d'avoir des sympathies exagérées, mais qui cependant, au point de vue de la navigabilité de ses navires, offre des garanties, avait pourtant en temps voulu fait des propositions à M. Lochard.

Il faut croire que ce M. Lochard n'avait aucun intérêt personnel à traiter avec une grande compagnie comme celle des Messageries Maritimes, car il traîna la chose en longueur et fit tant et si bien que M. Guillon, agent de la Compagnie, dut laisser tomber l'option qu'il avait pour l'achat d'un paquebot confortable et solide et les pourparlers durent être rompus.

M. Lochard avait de nouveau le champ libre, il en profita pour renouer la discussion avec une compagnie locale, fort honorable sans doute, mais ne possédant que quelques navires d'un très faible tonnage et d'une incontestable vétusté.

Il faut dire que notre Chambre de Commerce, dès qu'elle eut vent des tractations en cours, fit quelques observations.

De nombreuses autres objections furent présentées, dont aucune ne fut prise en considération par M. Lochard.

Une protestation officielle de la Chambre de Commerce fut alors jugée indispensable.

Cela n'émut pas davantage M. Lochard, lequel, malgré toute l'opposition des corps élus et des autorités locales, vient de traiter une fois de plus avec une compagnie dont les antécédents sont peu de nature à inspirer confiance aux gens soucieux de leur existence, appelés à voyager entre Saïgon et Haïphong.

Le navire qu'on mettra sur cette ligne, pour assurer le service annexe, ne comptera pas moins de vingt cinq ans d'âge, dont cinq ans de guerre, c'est-à-dire cinq années de service intensif.

Ce contra passé par M. Lochard est fort onéreux, nous dit-on, et chaque voyage ne coûtera pas moins de 6.000 \$ 00 à la colonie.

Quel intérêt M. Lochard avait-il à écarter comme il l'a fait la Compagnie des Messageries Maritimes ?

Impartial.

Nos services maritimes annexes

Par ailleurs, dans l'esprit de la direction des Services économiques, le *Victoria* serait affecté en principe à la ligne de Saïgon à Singapore. Des pourparlers continueraient avec la Cie des Messageries maritimes au sujet de la ligne de Saïgon à Haïphong. Nous croyons savoir que M. Bontoux, agent général de la Compagnie, s'est rendu ces jours derniers à Hanoi, pour proposer au gouvernement général, un navire anglais, le *Patris*, précédemment affecté à la ligne du Pirée à New-York. Ce vapeur à deux hélices, datant d'une quinzaine d'années, serait susceptible de donner satisfaction à la clientèle indo-chinoise, au point de vue de la vitesse, du tonnage et des aménagements. Les pourparlers sont, nous a-t-on affirmé, en bonne voie. Nous le souhaitons bien vivement, car la situation actuelle ne saurait se prolonger. Elle aurait déjà pris fin si, dans ce doux pays, les personnages de marque en supportaient les inconvénients. Mais comme ils ont la ressource de voyager en automobile, au besoin de dérouter un courrier d'Extrême-Orient sur Haïphong, ou de retarder le départ de quelque navire confortable, on semble n'avoir apporté à la question qu'une attention un peu condescendante.

Quoi qu'il en soit et en mettant les choses au mieux, les nouveaux services annexes ne fonctionneront vraisemblablement pas avant juillet prochain. Or l'époque des départs en congé approche. Nous osons espérer que, pour cette période où le mouvement des passagers est particulièrement intense entre Haïphong et Saïgon, on trouvera quelque chose de mieux

Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles

(Saïgon, Haïphong, Tourane)

Automobilistes :

Exigez toujours l'essence **SHELL**, très supérieure comme qualité et comme rendement.

Exigez aussi **Huiles supérieures** pour cylindres de moteurs

M. C. C.

- | | | |
|---------------|---|---|
| 1 Très fluide | — | Spéciale pour voitures Ford et Schneider sans soupapes. |
| 2 Fluide | — | pour voitures portant une pompe à huile à pression directe sur les coussinets. |
| 3 Semi-Fluide | — | pour voiture ayant un système de graissage par barbotage et mixte. |
| 4 Epaisse | — | pour autos à refroidissement d'air, avions, motocyclettes, tracteurs Renault, tanks, etc. |

Mazout. — Faites des économies de combustible. Employez le « Mazout » pour moteurs Diesel, Semi-Diesel, Bolinder et similaires.

Pétroliném. — Remplace le *Carbonilém* pour l'imprégnation de bois contre les fourmis blanches.

Turpène. — Essence de térébenthine minérale.

Demander le catalogue explicatif

que le *Réam*, dont l'insuffisance est notoire.

En tout état de cause, nous ne pouvons que regretter l'insouciance dont on a fait preuve dans toute cette affaire. Le résultat en a été de nous ramener vingt-cinq ou trente ans en arrière et de saboter, pour le plus grand préjudice de tous, les relations entre le Tonkin et la Métropole.

R. LE GAC

Courrier d'Haiphong

Pour Saigon-Haiphong. Les Messageries Maritimes l'emporteraient

Nous croyons savoir que le Gouvernement général va traiter incessamment avec les Messageries Maritimes pour un paquebot destiné à assurer le service Saigon-Haiphong.

Ce paquebot serait le s/s *Patris*, navire à deux hélices aménagé d'une façon moderne, actuellement affecté aux lignes d'Orient (Italie, Grèce et Turquie).

L'affectation actuelle du futur paquebot annexe nous est une garantie du confort de son installation, les Messageries Maritimes réservant aux lignes d'Orient fréquentées par une riche clientèle de touristes étrangers, les unités dotées d'installations luxueuses.

Quant au contrat que M. Lochard aurait passé avec les « Affréteurs indochinois » il tiendrait en dépit de la nouvelle combinaison. Le s/s *Victoria* serait affecté au service Saigon-Singapour, avec utilisation en cas de besoin sur la ligne du Tonkin.

En attendant des experts français examinent à Hongkong le *Victoria*. Quel verdict sortira de cette consultation ?

Opinion

N.D.L.R. — Ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué.

En ce qui concerne le *Victoria* ce n'est pas un bateau de 4.000 t. ni de 5.000, comme on l'a dit, mais de 3.040 tonnes de port en lourd et de 2.969 tonnes de tonnage brut -- C'est il est vrai encore un géant comparé au *Tonkin* au sujet duquel il faudra bien qu'un jour ou l'autre sorte la vérité, la vérité vraie qui est celle-ci : c'est qu'en dépit de sa cabine de luxe, la seule, qui intéresse M. Lochard ce bateau, qui n'est pas mauvais, ne constitue cependant pas un progrès par rapport au « *Hanoi* ».

Pas de correspondance avec le «Porthos»

Notre correspondant de Haiphong nous informe que le *Réam* qui était attendu à Haiphong lundi à la première heure pour en repartir le 3 à destination de Saigon en vue de correspondre avec le départ du *Porthos* n'a quitté Tourane que dimanche soir.

De plus, le commandant du *Réam* a avisé le port qu'il n'arriverait à Haiphong que demain, mardi, dans la soirée, à cause du mauvais temps.

Ce navire devant prendre un important chargement ne pourra pas repartir avant jeudi 5 mars, et à cette date il ne pourra être à temps à Saigon pour permettre aux passagers du *Tonkin* de transborder sur le *Porthos*.

Cette situation n'est pas faite pour plaire à ceux qui devaient s'embarquer à bord du grand courrier à destination de la Métropole et confirme une fois de plus la carence d'un service qui coûte fort cher pour ne point rendre de services.

Jusqu'à quand va-t-on brimer ainsi les voyageurs qui espèrent, mais en vain, que la situation lamentable que nous signalons s'arrangera !

France-Indochine.

Le Boche ne désarme pas

En effet, on a découvert que l'Allemagne a conservé une quantité considérable d'armes

qu'elle ne devait plus avoir ; mieux encore — ou plus mal — bien qu'elle nie à pleine gorge, elle fabrique des mitrailleuses, des gaz nocifs, des avions dits commerciaux mais quelques tours de clé anglaise peuvent transformer en engins merveilleux de combat. Et, de ces faits, prouvés par les commissions de contrôle, les Alliés concluent que la zone de Cologne ne sera pas évacuée le 10 janvier.

France Indochine

N.D.L.R. — Prenez garde, confrère, vous vous engagez sur un terrain dangereux. Ce sont là nouvelles alarmistes, et rappelez-vous que vous vous êtes vous-même prononcé contre la liberté de la presse, et que vous n'avez pas apporté votre protestation là où il le fallait. Vous avez préféré garder le silence sur le fait même.

Les Elections au Conseil Général à Nouméa

C'est le 8 février prochain que les électeurs seront appelés à choisir les dix membres qui devront à l'avenir composer notre Conseil Général. Il ne semble pas jusqu'à présent que l'événement doive grandement troubler la quiétude publique.

L'Électeur pense probablement qu'une telle Assemblée, décapitée et menacée à chaque instant de dissolution sur la seule décision d'un Gouverneur de passage, sera peu représentative des droits et libertés auxquels tout citoyen français devrait pouvoir prétendre sous une République radicale socialiste.

L'approche du scrutin le trouve donc indifférent.

Cependant, il convient de réagir contre un tel état d'esprit qui laisserait le champ ouvert aux éléments indésirables et turbulents qui ont ridiculisé quelquefois les séances de notre précédent Conseil Général.

Pour ma part, je verrai avec grande satisfaction une liste unique composée de Calédoniens sérieux, avisés et probes, décidés à s'occuper des affaires du pays, sans souci de l'épée de Damoclès que l'Administration veut faire peser sur leurs résolutions.

Je serais d'avis de comprendre dans cette liste la majeure partie des membres de l'ancienne Assemblée qui ont toujours eu la claire vision des intérêts généraux du pays, et qui s'ils ont été dissous, l'ont été pour avoir soutenu ici le programme que le Ministre Edouard Herriot, au nom du Cartel des Gauches a fait acclamer par les Chambres françaises.

Ce programme ne comportait-il pas en effet, l'amélioration du sort des petits fonctionnaires, par la suppression d'un certain nombre d'emplois inutiles, et l'augmentation des heures de travail ? la compression des dépenses abusives — et notamment celles des congés métropolitains — pour donner au budget, sans impôts ni emprunts, plus d'élasticité et pouvoir consacrer aux travaux neufs, aux routes, aux communications maritimes, les excédents budgétaires, qui aujourd'hui ne suffisent jamais à couvrir les seuls frais de voyage de gens qui pas plus que vous ou moi, n'ont besoin d'aller en France à nos frais ?

Le Conseil Général pour avoir soutenu et défendu ces idées, ce programme, a été traité de factieux et s'il n'a pas été purement et simplement supprimé, nous le savons maintenant, c'est grâce à l'énergique intervention de Léon Archimbaud notre dévoué Délégué. On s'est donc contenté de le dissoudre et de le diminuer dans le nombre de ses membres ; il est en somme, mis en pénitence.

Nous devons donc en manière de protestation contre cette décision arbitraire, anti-démocratique et qui rappelle les meilleurs procédés des gouvernements des Czars, nous devons porter nos voix aux candidats qui ont encouru les foudres du Ministre Daladier pour avoir pratiqué sur le sol Calédonien, la politique de son chef le Ministre Herriot.

France-Australe

Aux Nouvelles-Hébrides

La Société Française immobilière des Nouvelles-Hébrides

C'est par un décret présidentiel du 20 octobre 1924, qu'a été autorisée l'avance par le budget général de l'Indochine, au budget spécial des Nouvelles-Hébrides, d'une somme de un million de francs, pour être affectée à la souscription de 1.000 actions de la Compagnie française immobilière des Nouvelles-Hébrides, qui s'est substituée à la société française des Nouvelles-Hébrides.

L'article 1 de l'arrêté ministériel de même date, concernant la nouvelle compagnie stipule :

« L'avance consentie par le budget général de l'Indochine au budget spécial des Nouvelles-Hébrides sera remboursable en 25 ans et portera intérêts, au profit du budget général de l'Indochine, à 50/0 l'an, amortissement à courir au 1er janvier 1925. »

L'article 4 du même arrêté est ainsi conçu :

« Les produits des titres et des participations attribués au budget spécial des Nouvelles-Hébrides, seront obligatoirement et par préférence, affectés au service des Intérêts et l'amortissement de l'avance à lui consentie par le budget général de l'Indochine.

« Le dit amortissement commencera à partir du 1er Janvier de la dixième année qui suivra la réalisation définitive de l'avance par versements qui ne pourront être inférieurs à 65.000 francs. Le budget spécial des N. H. conservera la faculté de se libérer par anticipation, même pendant les dix premières années, mais dans ce cas, les versements supplémentaires ne pourront être eux-mêmes inférieurs à 50.000 francs et seront imputables sur les années les plus lointaines.

« Le dernier versement sera du montant du solde restant dû au cours de la vingt-cinquième année par le budget spécial des Nouvelles Hébrides au budget général de l'Indochine. »

— Les Colons Français attendent avec impatience la mise en marche de la nouvelle Société, dont la répercussion au profit de l'expansion française dans le groupe, promet d'être considérable.

Le chargement de « l'Andromède »

Du 17 au 22 décembre, ce gros cargo, de la Compagnie Contractuelle de Messageries Maritimes, a débarqué et chargé à Port-Vila les marchandises suivantes :

Coprah : 1264 t. ; cacao 74 t. ; colon 46 t. ; santal 4 t. ; trocas 17 t. café 26 t. ; divers 1 t. Total : 1 432 t.

France Australe

A la Ville de Prague

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

25, Rue Paul-Bert — Hanoi

Jeune homme d'affaires français possédant maison de commission en Grande Bretagne, intéressé par marchés et débouchés d'Asie particulièrement Indochine, empêché momentanément de quitter l'Europe, désire correspondre avec sociétés, personnes responsables, groupements français, étrangers ou indigènes, en vue d'étendre leurs affaires ou mettre au point nouvelles entreprises.

Connaissance pratique de nombreux marchés européens, affaires maritimes, financières, publicité. Actif, entreprenant et sérieux. Références.

Ecrire à l'Éveil Économique qui transmettra.

INFORMATIONS DIVERSES

Décès. — Nous avons appris avec un bien vif regret la mort de Monsieur Moriceau Administrateur de 1re classe des Colonies en retraite, Chevalier de la Légion d'honneur. L'*Eveil Economique* perd en lui un excellent ami.

Nous prions Madame Moriceau, si cruellement éprouvée, de croire à nos sentiments de respectueuse et douloureuse sympathie. Nous adressons nos très profondes condoléances à Monsieur Le Docteur Petit et à sa famille.

T. S. F. maritime. — *Le Contrôle du Service radiomaritime.* — En ce qui concerne l'Indochine, nous savons que le service de l'inspection radio est créé depuis le 28 juillet 1923. Nous verrons promulguer incessamment tous les décrets et arrêtés relatifs à la T. S. F. d'amateurs, organiser le service du contrôle radio sur des bases normales.

L'indigénisation naturelle de la main-d'œuvre radio sur les navires indochinois impose au service responsable de la sécurité en mer, une surveillance de tous les instants.

Nombreux sont les passagers ayant voyagé dans nos eaux et qui se sont rendus compte, avec quelle désinvolture les radiotélégraphistes de couleur, Annamites, Chinois ou Manillais, entretiennent leurs installations.

Les armateurs cultiveront donc leurs intérêts supérieurs en soumettant à chaque voyage, la cabine de T. S. F. aux investigations légales de l'inspecteur radiotélégraphiste qui a qualité pour signaler à l'administration centrale la négligence professionnelle des opérateurs de T. S. F.

Courrier d'Haiphong

Le Conseil municipal, veut élargir la Rue des Graines. — Il est en suite question de l'élargissement de la rue des Graines. Cette artère, depuis l'achèvement du Pont Doumer est très fréquentée. Sa largeur ne correspond plus au trafic et il convient de l'élargir sur toute sa longueur en la mettant à 20 mètres. Les dépenses qu'entraîneront ces travaux sont de 3.000 p. environ. Le Conseil adopte la proposition du rapporteur.

France-Indochine

Les pousse-pousse. — La mairie a, paraît-il, jusqu'ici, reçu cinq demandes formulées par divers européens et indigènes de la place tendant à obtenir l'autorisation de faire mettre en circulation de nouveaux pousse-pousse caoutchoutés. Le nombre de véhicules que chaque postulant demande à mettre en service varie de 50 à 200. Nous croyons savoir que ces nouveaux véhicules seraient mis en circulation dans le courant de mars.

France-Indochine.

N. D. L. R. — Enfin, on va pouvoir se promener en pousse le dimanche et les Indigènes trouveront dans les quartiers annamites autre chose que les infectes pousse-pousse en bois. Ce sera un grand progrès et les finances de la ville y trouveront un élément de recettes important. Un monopole de moins. Ouf ! Ce n'aura pas été sans peine !

Au P. T. T. Non possumus. — Monsieur le Directeur des Postes et des Télégraphes à Hanoi à Monsieur Gouguenheim à Dap-Cau.

Monsieur,

Par lettre du 14 janvier dernier, vous m'avez demandé que le bureau de Dap-Cau ait les mêmes heures d'ouverture au service téléphonique que ceux de Haiduong et de Nam-Dinh.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les heures dont vous parlez ont été fixées pour Haiduong, parce que ce bureau remplit, entre les deux centraux de Hanoi et de Haiphong, le rôle d'intermédiaire, nécessaire pour faciliter l'exploitation des circuits, localiser les dérangements, etc.

Pour Nam-Dinh, l'importance de ce gros centre, son fil direct pour Haiphong, nécessitent une ouverture plus prolongée du bureau.

En ce qui concerne Dap-Cau, ce bureau forme avec Bac-Ninh et Phu-lang-Thuong un groupe téléphonique fonctionnant pendant les mêmes heures, et toute prolongation du service dans l'un de ces bureaux, entraînerait nécessairement la même mesure dans les deux autres.

Or, le sous-directeur du Tonkin, consulté à ce sujet, demande, pour réaliser cette mesure, un agent de plus dans chacun de ces trois bureaux.

Cette augmentation de personnel ne correspond pas à l'importance du trafic et, de plus, n'a pas été prévue au budget en cours.

Je regrette dans ces conditions de ne pouvoir vous donner satisfaction actuellement.

N. D. L. R. — Et pour les vingt millions que demande M. Daladier ! La dépense était-elle prévue au budget en cours ?

Où l'on se mord les doigts de n'avoir pas construit un pont transbordeur. — Le pont tournant qui relie Haiphong à Haly par le Song-Tam-Bac a été inauguré par M. le maréchal Joffre lors de son passage dans notre ville en 1922. A ce moment-là, sans doute pour la circonstance, ce pont tournait soit à la main, soit électriquement en deux ou trois minutes mais comme il fallait s'y attendre, le pont depuis longtemps ne peut tourner électriquement. On essaye encore de l'ouvrir à l'aide d'une manivelle tournée par six coolies mais cette manœuvre ne réussit généralement pas et pour ouvrir le pont, non pas entièrement, mais juste assez pour laisser

passer la chaloupe ou la jonque, le concours de ces dernières est indispensable. Il est amusant de voir les six coolies tourner leur manivelle et la travée avancer de 10 centimètres puis reculer de quinze. Il l'est encore davantage de voir la chaloupe ou la jonque foncer sur cette partie tournante pour seconder les efforts des coolies. A ce jeu, la, plus d'un quart d'heure est indispensable pour l'ouverture partielle de l'ouvrage. La ville l'a voulu ainsi car, si nos souvenirs sont exacts, la commission de réception, ou plutôt quelques membres de cette commission, avaient signalé pas mal d'imperfections.

France Indochine

Société Indochinoise d'Electricité. — L'assemblée du 23 décembre a approuvé l'apport de la centrale d'Haiphong appartenant à la Société Indochinoise de Chimie d'Extrême-Orient, moyennant attribution de 3.750 actions de 500 fr. entièrement libérées jouissance 1er janvier 1925 ces titres n'ayant pas droit de souscription aux augmentations de capital tant que le capital social n'aura pas été porté à 11 900 000 francs.

L'assemblée a confirmé l'autorisation d'augmenter le capital, en une ou plusieurs fois, jusqu'à cette somme. Le conseil d'administration en a usé à concurrence de 5.600.000 fr., auxquels s'ajoutent les 875.000 fr. votés par l'assemblée.

La centrale d'Haiphong sera dotée d'une nouvelle chaufferie et d'une nouvelle unité de 2.000 kilowatts. La Société de Chimie d'Extrême-Orient lui garantit une consommation annuelle de 6 millions de kilowatts-heure.

Ajoutons que la Société Indochinoise d'Electricité met en paiement dès à présent un acompte de 50 fr. par action sur le dividende de 1924 (contre 35 fr. l'année dernière).

Indochine Nouvelle.

Cours pratiqués en Bourse de Paris

du 6 Mars 1925

Act. Banque Industrielle de Chine	169
» Charbonnages du Tonkin	8.200
» Chemins de fer du Yunnan (Ord.)	1.325
» Cie de Commerce et de Navigation d'E. O.	1.240
» Ciments Portland Artificiels de L'I. C.	6.960
» Crédit Foncier de l'Indochine	510
» Caoutchouc de l'Indochine	730
» Distilleries de l'Indochine	3.239
» Energie Electrique Indochinoise	2.195
» Eaux et Electricité d'Indochine	3.475
» Plantations des Terres Rouges	279
» Plantations d'An-Loc	430
» Rizeries d'Extrême-Orient	413
» Société Financière française et col. (libérées)	2.585
» Société Indochinoise d'Electricité	incoté
» Société Coloniale des Grands Magasins	incoté
» Tramways d'Indochine	incoté
» Union Commerciale Indochinoise et Africaine	593
» Anthracites du Tonkin	785
» Verreries de l'Indochine	115
» Sucreries et Raffineries de L'I. C.	301
» Corps Gras d'Extrême-Orient	145
» Société des Grands Hôtels Indochinois	incoté
Parts Sucreries et Raffineries de L'I. C.	623
» Crédit foncier d'Indochine	2.680
Act. Société Commerciale Française de L'Indochine	1.450
» Société Industrielle de Chimie d'E. O.	425
» Chalandage et Remorquage D'I. C.	290
» Charbonnages de Dong-Trieu	1.200
» Indochinoise de Transports	605
» Thés de l'Indochine	incoté
» La gomme laque J. B.	incoté

Société Française de Gérance de la Banque Industrielle de Chine.

Ciments de l'Indochine. — Nous lisons dans *France Economique et Financière*:

Des bruits relatifs à une prochaine augmentation de capital ont attiré l'attention sur les titres de cette entreprise, notamment sur les parts qui viennent de progresser à 13.700.

Les modalités de l'opération ne sont pas encore officiellement connues, mais voici la combinaison qui est envisagée : Il s'agirait de la constitution, en commun avec la *Société de Ciments de Lafarge et du Teil*, d'une société filiale ayant pour objet l'exploitation de procédés et brevets pour la fabrication d'une sorte de ciment ultrarapide dit ciment fondu. Le capital des Ciments Portland de l'Indochine, qui est actuellement de 2 millions de francs, serait porté à 8 millions, les actionnaires pouvant souscrire à trois titres nouveaux à 105 francs pour un titre ancien. En outre le conseil proposerait d'autoriser les porteurs de parts à diviser leurs titres en dixièmes, ce qui semble exclure toute idée de rachat.

Indochine Nouvelle

Grands touristes, missionneux admirez !

— On s'est abstenu et à juste titre de montrer à nos hôtes japonais un service dont l'Indochine n'a fichtre pas lieu d'être fière. Il est bien heureux que la mission du prince Yamagata n'ait pas eu sur sa route une de ces bonnes pannes qui demandent du secours, une automobile de rechange par exemple, car il y aurait eu neuf chances sur dix qu'on se trouvât à 40 ou 50 km. de tout poste télégraphique.

L'accident aurait pu arriver à Quang-Khé, poste de douane, petit port côtier et centre de ravitaillement pour les entreprises de la construction du chemin de fer. Là, ils auraient eu la surprise d'apprendre qu'il n'y avait pas de bureau de postes et télégraphes, on y est aussi avancé sous ce rapport qu'il y a quarante ans.

Savez-vous combien il y a de bureaux de postes et télégraphes en Annam ?

Nous ne comptons pas, bien entendu, les télégraphes des pauvres, qui n'intéressent pas le public, vu leur position inaccessible. Nous ne comptons pas non plus les télégraphes des gares, mis à la disposition du public dans des conditions telles qu'il vaudrait beaucoup mieux avouer franchement que le public ne peut pas sans servir.

Eh ! bien il y a en tout et pour tout, pour ce pays de 1500 kilomètres de long et de quatre millions 1/2 d'habitants quarante sept bureaux de postes et télégraphes.

Pour les lettres il y a bien la fameuse poste rurale, mais c'est à peu près l'équivalent de zéro.

Quarante sept bureaux de poste ! mais c'est à peu près ce que possède chez nous un arrondissement moyen, de 80 à 100.000 habitants. Dans notre canton montagnard de Maï-che (Doubs) qui n'a que 18.000 habitants, il y en a neuf : un par 2000 habitants.

En Annam il y a un bureau de poste par 100.000 habitants.

Et encore, pour les centres autres que les chefs lieux de provinces et délégations, quelles difficultés il a fallu pour obtenir un bureau de poste ! Même pour de très gros centres commerciaux en plein développement économique il a fallu généralement une longue et vive campagne de presse.

Eh bien ! aujourd'hui c'est pour Quang-Khé que nous voudrions arracher à la Direction des Postes un bureau, mais un vrai, ouvert à toutes les opérations et ayant le télégraphe.

Quang-Khé est l'avant port de Badon, marché pour lequel nous avons obtenu non sans peine un bureau ; mais il y a 20 km. de Quang-Khé à Badon et Quang-Khé est lui-même un petit port côtier que les travaux du chemin de fer rendent pour le moment très important et qui le sera encore bien davantage lorsque le chemin de fer sera terminé.

Il est question de créer à Quang-Khé une industrie importante ; un embranchement de 5 à 6 km. sera alors justifié, reliant le chemin de fer à Quang-Khé dont le port est aussi bon que celui de Benthuy et lui fera concurrence pour le plus grand bien des pays desservis.

Il y a à Quang-Khé un bureau de Douane, un bac que les automobilistes ne connaissent que trop bien, un centre de pêche etc.

Eh bien ! nous le demandons encore une fois : Est-ce que dans un pays colonial à développer, l'outillage économique doit précéder, faciliter provoquer même le développement du pays, ou bien est-ce qu'il doit le suivre, le suivre de bien loin, lorsqu'il n'y a vraiment plus moyen de faire autrement.

Le bon sens indique la réponse ; mais l'administration, elle, répond : je réserve mon argent pour le luxe des grands et des sauteuses ; des besoins des petits de ceux surtout des travailleurs, je m'en fiche.

Souvenir du Tonkin — A toutes les personnes qui en feront la demande à La Perle, 11-13 rue Borguis-Desbordes, Hanoï, il sera envoyé sans aucun frais, un choix d'aquarelles avec ou sans cadre, représentant des paysages et les scènes les plus curieuses de la vie indigène, exécutées par les meilleurs artistes annamites.

Cette envoi sera fait sans engagement d'achat pour les clients qui retourneront aux frais de La Perle ce qui ne sera pas conservé.

Le chemin de fer de Tân-Âp-Thakhek. —

Au nombre des projets approuvés à la dernière séance du Conseil de Gouvernement figure un arrêt approuvant la construction d'un chemin de service destiné à desservir les chantiers d'études et ultérieurement les chantiers de travaux de construction de la voie ferrée qui doit relier le Côte d'Annam au Laos.

Le but poursuivi par la construction de ce chemin de service est d'abord, de permettre le ravitaillement régulier des chantiers en vue d'y obtenir une main-d'œuvre stable pendant la durée des études définitives. Il est ensuite de permettre l'exécution immédiate des travaux en attaquant plusieurs sections à la fois dès

que l'autorisation en aura été donnée par le département.

L'Ingénieur en chef estime que grâce à l'exécution de ce chemin, le délai d'exécution des travaux du Chemin de fer ne dépassera pas cinq ans, alors que sans lui, il serait de 8 ou 9 ans et que la dépense qu'il occasionnera sera compensée et au-delà par la réduction des délais de construction de la voie elle-même.

Les caractéristiques de ce chemin de service ont été fixées pour satisfaire aux nécessités les plus impérieuses de la circulation. La largeur de la plateforme variera de 2 m. 50 à 4 mètres suivant les endroits. Les ouvrages d'art seront en maçonnerie pour les buses et en bois dur pour les ouvrages de plus longue portée. Ils sont calculés de manière à assurer le passage de camionnettes pesant jusqu'à 2 tonnes.

Avenir du Tonkin

N.D.L.R. — Cette note communiquée à la presse par le Gouvernement marque qu'enfin le chemin de fer de Tân-Âp à Thakhek entre dans l'ère des réalisations.

Espérons que le travail ne durera pas treize ans comme pour ce malheureux chemin de fer de Vinh à Dnôgha. La construction du chemin de service, qui vient d'être entreprise avec des moyens financiers puissants et, croyons-nous, une organisation bien comprise pour le recrutement local de la main-d'œuvre, se fera sans doute rapidement et peut être, ce chemin pourra-t-il remplacer la route de Vinh à Thakhek pour le transport des marchandises en attendant l'achèvement du chemin de fer. Il n'y aura par cette

Garage Central Haiphong

D.F.P. - Rochet Schneider

**Citroen — Delage
Benjamin**

Mémento des Entrepreneurs

Offres et adjudications

DATE	LIEU	OBJET	VALEUR
20 Avril	T. P. Tonkin Hanoi	Construction à Sontay d'une usine 1° de pompage pour l'irrigation, 2° de production d'énergie électrique pour Sontay	Concours
16 Mars	id	Fourniture de tuyauterie et robinetterie pour la distribution d'eau de la ville de Namdinh	
15 Avril	Mairie Saigon	Concours pour la construction d'un marché au quartier de Tânđinh.	
31 Mars	Chemins de fer du Nord Hanoi	Fourniture de 3 groupes motopompes à vapeur	1.700.000 f.
10 Mars	Résidence Mairie Namdinh	Fourniture de 80 wagonnets à benne basculante de un mètre cube pour voie étroite de 0,60.	115.000
23 Mars	T. P. Tonkin Hanoi	Construction d'un immeuble pour les bureaux de la direction des Services agricoles à Hanoi.	Offres
28 Mars	T. P. Tonkin Hanoi	Aménagement de locaux et ateliers et construction d'un logement pour professeurs à l'Ecole des Beaux Arts à Hanoi.	25.000
			33.000

Grands Magasins Réunis : Rayons nouveautés dames et hommes

route que 186 km. du chemin de fer au Mékong, au lieu de 270 par la route de Vinh à Thakhek et l'altitude la plus élevée sera de 429 mètres au lieu de 725. Sur ces 186 km., 46 empruntent la route existante de Vinh à Thakhek de sorte qu'il n'y a que 150 km. à construire.

Nous avons suggéré déjà plusieurs fois la construction immédiate des 8 premiers kilomètres au départ de Tân-Âp, jusqu'à la gare de Thanh-Lang-Xa. Thanh-Lang-Xa est le point de rassemblement des bois d'une région forestière activement exploitée ; de là les bois sont flottés sur la rivière qui aboutit au petit port de Badon, où ils sont chargés sur des chaloupes pour rejoindre Benthuy. Ce moyen est long et coûteux.

Or Thanh-Lang-Xa sera, par le chemin de fer, à 99 km. de Vinh, soit 104 de Benthuy, soit trois heures de chemin de fer. La section de Tân-Âp à Thanh-Lang-Xa se serait imposée à titre d'embranchement du chemin de fer de Vinh à Đôngha si l'on n'avait pas décidé la construction du Tân-Âp — Thakhek ; sa construction immédiate s'impose donc aujourd'hui au lieu du chemin de service. Thanh-Lang-Xa sera un bien meilleur point de départ que Tân-Âp pour les travaux de la construction, avec possibilité d'établissement d'un camp de travailleurs dans de meilleures conditions, surtout ce sera une gare active dès le début et qui amènera au chemin de fer un fret considérable de bois pour les usines de Benthuy. Cette section de 8 km. ne comprend aucun ouvrage d'art de quelque importance.

Les relations entre Tonkin et Cochinchine. — Jeudi dernier, nous avons été avisés que la Chambre de Commerce de Saïgon adressait des télégrammes de protestations au ministère des Colonies et au Gouvernement général, contre le fait que le Directeur des services économiques d'Indochine avait conclu un marché avec une Société d'affrèteurs récemment mise en cause dans la disparition du « Haiphong », et fait acheter pour assurer le service avec le Tonkin un navire déjà ancien, le « Victoria ».

Avant de prendre position dans cette affaire qui, au premier abord, nous a paru extraordinaire, nous tenons à continuer une enquête

dont nous ferons connaître en détail les résultats à nos lecteurs aussitôt que nous aurons acquis des certitudes absolues.

Opinion

Compagnie d'Exportation d'Extrême-Orient

(Société anonyme au capital de 1.000.000 francs)

Matières premières et Produits fabriqués d'Extrême-Orient

Siège d'exploitation — Hanoï (Tonkin)

Siège social : Paris 43, Bd. Haussmann

Travaux Publics Hanoï

Avis d'adjudication

Le 28 Mars 1925 à 16 heures

Travaux d'aménagement de locaux et ateliers et construction d'un logement pour professeurs à l'Ecole des Beaux Arts de l'Indochine à Hanoï.

Travaux à l'entreprise 28.467\$63

Cautionnement provisoire..... 4\$0\$00



CHANGE DE LA PIASTRE

1925	28 Février	2 Mars	3 Mars	4 Mars	5 Mars	6 Mars
Change officiel du Trésor	10 fr. 80	10 fr. 90	10 fr. 90	11 fr. 00	11 fr. 10	11 fr. 05
Banque de l'Indochine						
Cours argent fin à Londres	32 3/8	32 1/4	32 1/8	32 3/16	32 3/16	32 1/16
Taux de la Livre en frs	92 53	93. —	93 70	94 20	93 70	93 53
Traites à vue sur Paris	10 85	10 90	11 00	11 05	11 05	11 00
Société de Gérance						
Argent fin	32 3/8	32 1/4	32 1/8	32 3/16	32 3/16	32 1/16
Taux de la livre en francs	92 53	93. —	93 70	94 20	93 70	93 53
Chartered Bank						
Taux New-York-Londres .	10 85	10 90	11 00	11 05	11 05	11 00
Traites à vue sur (Vente. France.) (Achat.						
Sur France.	10 85	10 90	11 00	11 05	11 05	10 95
Taux de la Livre en frs.	92 53	93. —	93 70	94 20	93 70	93 53
Argent fin à Londres . . .	32 3/8	32 1/4	32 1/8	32 3/16	32 3/16	32 1/16
Cours de l'Arg. fin à Lond.	32 3/8	32 1/4	32 1/8	32 3/16	32 3/16	32 1/16
Hongkong et Chang-hai Bank						
Taux de la livre en frs.	92 53	93. —	93 70	94 20	93 70	93 53
Sur Paris à vue.	10 85	10 90	11 00	11 05	11 05	11 00
» Londres						

Hanoï — Imprimerie de l'Eveil Economique

Le Directeur-gérant : H. CUCHEROUSSET

H. Cucherousset

BACH-THAI-BUOI

Armateur à Haïphong—Tonkin

TRANSPORTS FLUVIAUX ET CÔTIERS

de

L'INDOCHINE

Services réguliers de vapeurs
monoroues et à hélice sur toutes les voies naviga-
bles du Tonkin.

Services réguliers de Cabotage
sur les côtes de l'Indochine.

Ligne de Haïphong Saïgon
avec escales à Benthuy, Tourane, Quinhon, Ba-goï,
par les vapeurs:
Verdun—Binh-Chuan -- Nguyễn-Trai — Phi-Hô—Annam
et *Fait-silong*.

Ligne Saïgon Changhaï
et port Sud de la Chine, par le vapeur *Albert-Sarraut*
de 3.500 tonnes.

Ateliers de constructions mécaniques
Chantiers

de constructions navales — Transit pour toutes
direction.

DIRECTION A HAIPHONG

66-78 Rue du Commerce

HOTEL DE L'EUROPE

HAIPHONG

Agrée du Touring-Club de France

Le plus récent
Le plus confortable
Le meilleur marché

Ventilateur de plafond et douche dans chaque chambre.
Cabinets de salles de bains propres, spacieux.
Nombreuses salles à manger et salons particuliers.
Annexes distinctes, à cheval sur quatre rues à proxi-
mité de la Poste et des Banques.

Propriété de la Société hôtelière Indochinoise

Téléphone N° 616

ATELIERS

de

Constructions Mécaniques

CAY-NINH & C^{ie}

Hanoi — 95, Route de Sinh-Tu — Tonkin

Usine à vapeur — Chaudronnerie — Serrurerie
Fonte — Forge

Réparations d'automobiles
et machines diverses

SOCIÉTÉ

INDUSTRIELLE DE CHIMIE

d'Extrême-Orient

Société Anonyme au Capital
de 20.000.000 de francs

Siège Social 96bis Boulevard Haussmann
Paris

Usine sise à Haïphong

Soude caustique à toutes teneurs,
acide chlorhydrique, chlorure
de chaux, Eau de Javel, chaux
vive et chaux blutée

S. O. A. E. O.

Société d'oxygène
et d'acétylène d'E. O.

Siège social : 48, rue Saint-Lazare, — Paris
(AIR LIQUIDE)

Siège de l'Exploitation Direction générale
pour l'Extrême-Orient

158, Rue Catinat, Saïgon

Agence et Atelier Haïphong 22 Rue Francis Garnier.

Usines à oxygène à Saïgon (Khanhoï), Hongkong, Shang-
haï, Singapore, Batavia et Soerabaja.

Usines à acétylène dissous à Saïgon (Khanhoï, Hong-
kong, Shanghai, Singapore, Batavia et Soerabaja.

Usines à acide carbonique à Choquan et Binhay (Co-
chine).

Ateliers pour les réparations par soudure autogène des
pièces de machines, autos, chaudières et navi-
res, à Saïgon, Haïphong, Hongkong, Canton,
Shanghai, Singapore, Batavia, Soerabaja,
Bangkok.

Dépôts pour la vente du gaz à Hankéou, Tientsin,
Pé-uang.

Vente de tout ce qui concerne la soudure autogène oxyacétylénique et électrique

Adress. télégr. : « Oxygène » pour Saïgon,
Haïphong, Hongkong, Shanghai, Singapore, Batavia
et Soerabaja, — « Oxyrientxo » pour Paris.

Manufacture de Porcelaine Industrielle

DE

HAIPHONG

Isolateurs électriques en
tous genres, pour télégraphe,
transports de force, éclairage etc.

Nguyễn-van-Tân

Fournisseur de l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'Indochine

Hôtel des Ventes

Rue Jules-Ferry — Hanoi

Dimanche et Jeudi matin à 8 heures,
ventes aux enchères publique

L'ARGUS DE LA PRESSE

37, Rue Bergère — PARIS IX^e

Lit et dépouille par jour 20.000
journaux et Revues du Monde entier. Recherche tous articles et documents passés, présents et futurs.

L'Argus se charge de toutes les
PUBLICITÉS et de la publication
dans les Journaux, de tous articles
et informations.

Cie de Commerce et de Navigation d'Extrême-Orient

Paris — Marseille — Saigon — Haiphong
Agents de la Blue Funnel Line (Ligne des Cheminées bleues)
MOUVEMENTS DES VAPEURS

Sont attendus à Hongkong de Liverpool

Astyanax.	21 Février	Eumaeus.	14 Mars
Autolycus.	20 Février	Helenus.	21 Mars
Theseus.	1 Mars	Phemius.	18 Mars
Antenor.	2 Mars	Hector.	30 Mars

Départs de Hongkong pour l'Europe

VAPEUR	HONGKONG	SINGAPOUR	DESTINATION
Eurypylus.	21 Février	26 Février	Lond. Rotter. Hambg.
Meriones.	2 Mars	7 Mars	Amsterdam, Lond. Hambg.
Patroclus.	10 »	14 »	Marseille, Lond. Rotter, Glasg.
Theseus.	16 »	21 »	Amsterdam, Lond. Hambg.
Agapenor.	23 »	28 »	Lond. Rotter, Hambg.
Autolycus.	30 »	4 Avril	Lond. Rotter, Hambg.
Antenor.	7 Avril	11 »	Marseille, Lond. Rotter, Glasg.
Laomédon.	13 »	18 »	Lond. Rotter, Hambg.
Lycaon.	20 »	25 »	Marseille, Lond. Rotter, Hambg.
Eumaeus.	27 »	2 Mai	Lond. Rotter, Hambg.
Hector.	5 Mai	9 »	Marseille, Lond. Rotter, Glasg.
Phemius.	11 »	16 »	Lond. Rotter, Hambg.
Antilocheus.	1 Mars	6 Mars	Marseil., Havre, Liverp., Glasg.
Dolius.	20 »	25 »	Gênes, Marseille, Liverp. Glasg.
Teucer.	1 Avril	10 Avril	Marseille, Havre, Liverp. Glasg.
Ningchow.	20 »	25 »	Gênes, Marseille, Liverp. Glasg.
Ajax.	1 Mai	10 Mai	Marseil., Havre, Liverp., Glasg.

Ligne d'Amérique

Vapeur	Départ de Hongkong	Arrivée à Vancouver	Vapeur	Départ de Vancouver	Arrivée à Hongkong
Tyndareus.	3 Mars	28 Mars	Talthybius.	14 Mars	21 Avril
Achilles.	1 Avril	25 Avril	Tyndareus.	11 Avril	18 Mai
Philoctetes.	22 Avril	16 Mai	Achilles.	2 Mai	10 Juin
Talthybius.	15 Mai	10 Juin			
Tyndareus.	11 Juin	5 Juillet			
Achilles.	5 Juillet	1 Août			

Ligne de New-York et Boston

VAPEUR	DÉPART de Hongkong	DÉPART de Singapour	ARRIVÉE à Boston
Rhesus.	28 Février	14 Mars	29 Avril
Lorenzo.	7 Mars	21 Mars	7 Mai
Kasenga.	19 Mars	5 Avril	21 Mai
Tydeus.	29 Mars	14 Avril	31 Mai
City of Durban.	7 Avril	22 Avril	8 Juin
Helenus.	19 Avril	5 Mai	18 Juin

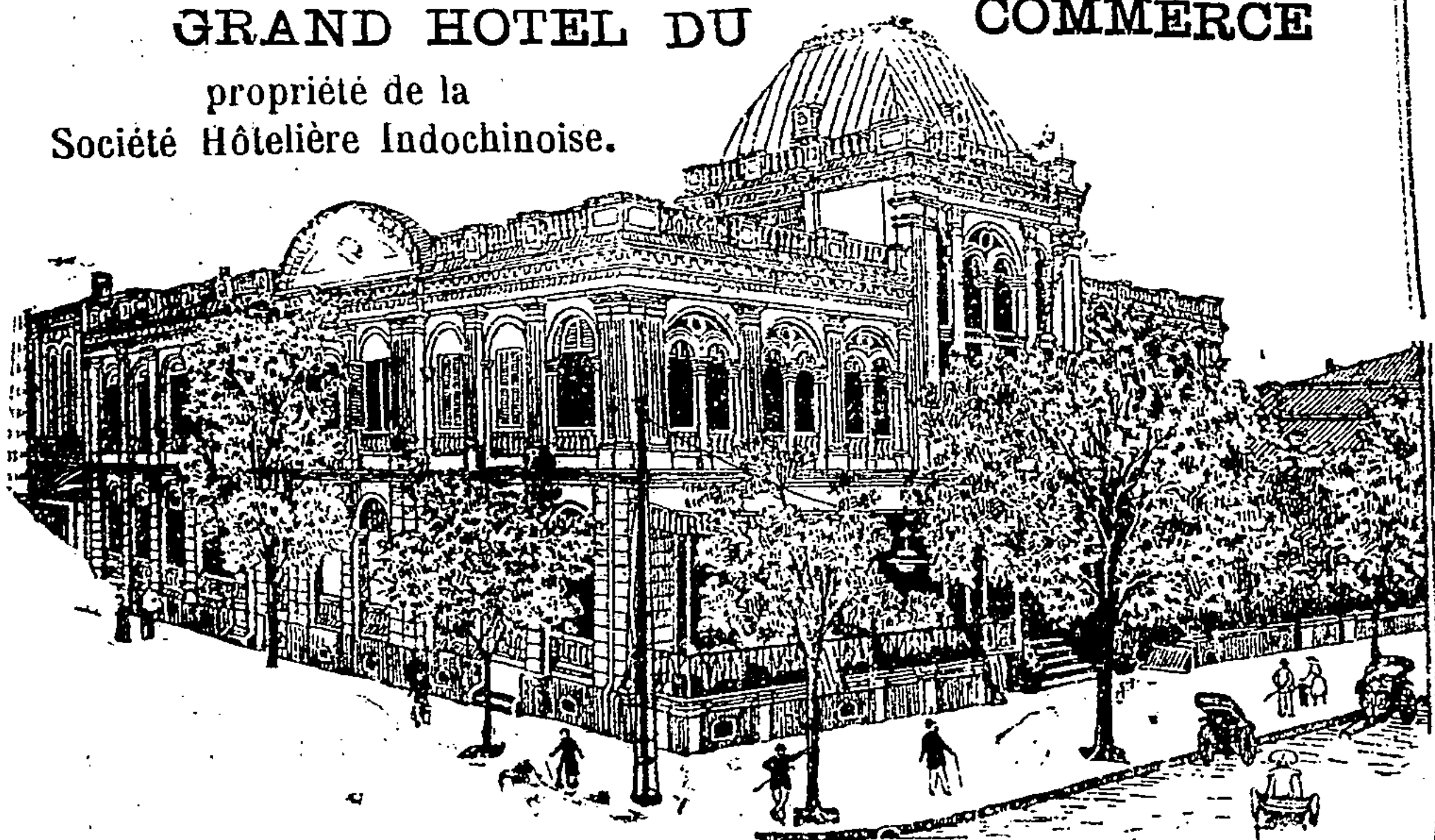
Pour renseignements adressez-vous à la Cie de Commerce et de Navigation.

38 Rue Harmand-Haiphong, téléph. 81

GRAND HOTEL DU

COMMERCE

propriété de la
Société Hôtelière Indochinoise.



HAIPHONG

AN-YENG

6-8, Boulevard Đông-Khanh, 6-8
HA NOI — TONKIN

Conserves alimentaires — Vins
et liqueurs — Fournitures pour
popotes — Mercerie et parfumerie — Thé de Chine recommandé

Primeurs — Arrivages réguliers par
tous les Courriers-Charbon de bois
— Bois de chauffage — Paddy
— Maïs — Foin et Paille

Expéditions dans l'intérieur

Adresse télégraphique :

ANYENG — Hanoi

Téléphone n° 118

SERVICE FLUVIAL DU TONKIN

F. SAUVAGE, Armateur

SERVICE SUBVENTIONNÉ

Direction 138 Quai Clémenceau — Hanoï

Horaire

LIGNE DE HANOI A TUYÈN-QUANG		LIGNE DE HANOI A CHOBO		LIGNE DE TUYÈN-QUANG A CHIÈMHOA	
Escale : à l'Aller et au Retour Sontay, Viètri, Shum Phanluong, Lemy, Kim-Xuyên, Phudoan, Dia		Escale : à l'Aller et au Retour Sontây, Viètri, Trungha, Laphu, Tuvu Dachong, Hoabinh		Escale : à l'Aller et au Retour Sônggam, Ngoi-Cham, Pho-Trinh	
Départ de Hanoï	Arrivée à Tuyên-Quang	Départ de Hanoï	Arrivée à Chobo	Départ de Tuyên-Quang	Arrivée à Chiêmhoa
Aller		Aller		Aller	
Lundi.	Mardi.	Mardi.	Mercredi	Mercredi.	Dans la même jour- née à 3 h. du soir.
Mercredi.	Jeudi.	Samedi.	Dimanche.	Dimanche.	
Vendredi.	Samedi.	(de Janvier à Mai seulement) à 10 h. m.	(de Janvier à Mai seulement) à 6 h. du s.	à 7 h. du matin.	
Départ de Tuyên-Quang	Arrivée à Hanoï	Départ de Chobo	Arrivée à Hanoï	Départ de Chiêmhoa	Arrivée à Tuyên-Quang
Retour		Retour		Retour	
Lundi.	Dans la même jour- née à 6 h. du soir.	Jeudi.	Dans la même jour- née à 6 h. du soir.	Mardi.	Dans la même jour- née. De Mai à fin Décembre seulement
Mercredi.		Lundi.		Jeudi.	
Vendredi.		(de Janvier à Mai seulement) à 7 h. du m.		à 6 h. du matin.	
N. B. — La chaloupe qui part de Hanoï, le Lundi, Mercredi, et Vendredi passe une nuit à Viètri pour repartir le lendemain à 5 h. du matin pour Tuyên-Quang.		N. B. — La chaloupe qui part de Hanoï le Mardi et le Samedi passe une nuit à Viètri pour repartir le lendemain 6 h. du matin pour Chobo.			
Lignes Commerciale					
Ligne Haiphong Hanoi Haiphong départs ; Tous les 2 jours à 5 h. du soir. — Ligne de Hanoi-Haiphong. tous les 2 jours à 5 h. du soir. Service Haiphong, Namdinh et Hanoï Namdinh et vice versa suivant besoins. Toutes les marchandises doivent être embarquées une heure au moins avant le départ. Connaissements directs de et à toutes les escales. Transit, consignations, affrètements et remorquages Agence principale Haiphong — Agences : Sontay, Viètri, Tuyên-Quang et Chobo.					

Voyages par voie de terre entre Hanoï et Saïgon et de la Côte au Mékong

Pham-Van-Phi et Cie

Concessionnaires des services subventionnés du Nord-Annam

de Vinh à Đônghà et de Yên-Lý à Nghia-Hung (Nghê-An) (Vinh)

Départ quotidien pour Đônghà à 4 h. (Via Hatinh-Dônghoi) de Đônghà pour Vinh à 7.45

Départ quotidien de Yên-Lý pour Cho-Hiên à 8.30 et de Cho-Hiên pour Yên-Lý à 13 h.

Service hebdomadaire postal entre Vinh et Thakhek

Service subventionné, repris à partir du 5 Novembre 1924

Départ de Vinh	} Tous les vendredis matin à 6 h. Arrêt une nuit à Napé pour repartir le lendemain à 6 h. pour arriver à Thakhek samedi soir et correspondre avec la chaloupe montant vers Vientiane.
Départ de Thakhek	
Tarifs	Tous les lundis, première heure, sitôt l'arrivée de la chaloupe des- cendant de Vientiane, pour espérer pouvoir correspondre avec le train de nuit à Vinh. Les voyageurs pourraient continuer sur Hanoï par le train de nuit partant à 21 h. Européens Vinh-Thakhek ou vice-versa : 28 p. 00 Indigène Vinh-Thakhek ou vice-versa : 14 p. 00 Les enfants de 3 à 7 ans paient demi-place.

NOTA BENE. — Réservez vos places 24 heures d'avance.

