

personnes; Coréens, 46 maisons, 2.256 personnes; Norvégiens, 8 maisons, 188 personnes; Portugais, 57 maisons, 3.377 personnes; Russes, 298 maisons, 49.395 personnes; Espagnols, 84 maisons, 400 personnes; Suédois, 1 maison, 166 personnes; autres étrangers, 5 maisons, 141 personnes. La population chinoise dans ces ports est estimée à 7.708.500 personnes.

ROUTES L'Empire chinois est sillonné de routes dont un grand nombre conduisent à la capitale; il y a plus de 2 000 milles de ces routes dont beaucoup sont de simples chemins mal entretenus dont le parcours est difficile, parfois impraticable. Les grandes routes dites «impériales» *Kouan ma ta-lou*, souvent aussi en mauvais état, sont au nombre d'une vingtaine. Voici les principales:

Pe King, T'oung Tcheou, Yong ping, Chan Haï Kouan (dernière passe de la Grande Muraille), Moukden, capitale de la Mandchourie.

Pe King, Djehol et Tsi-tsihar en Mandchourie.

Pe King, Dolon nor et K'ai lar.

Pe King, Kalgan, Ourga, Maimatchin, Kiakhta, (frontière russe).

Pe King, Kalgan, Kouei houa tch'eng, Ouliasout'ai, Kobdo, Semipalatinsk, route de Mongolie.

Pe King, T'ai youen fou (capitale du Chan Si), Si-ngan fou (capitale du Chen Si), Lan tcheou (capitale du Kan Sou), Liang-tcheou, Kan Tcheou, Sou Tcheou, Qomoul ou Ha-mi, Ouroumtsi, Kachgar, route de l'Asie centrale.

On peut également gagner Lan tcheou par le Nord, en passant par Kouei houa tch'eng et Ning hia; une route rejoint Ha-mi au lac Zaisan.

Pe King, Lan Tcheou, Sining, Kou Kou nor, Lha-sa, Gartok, route du Tibet.

Pe King, T'ai youen, Si-ngan fou, traversée des Tsing-ling, Tch'eng tou, capitale du Se Tch'ouan, Ta tsien lou, Li tang, Batang, Lha-sa, route du Tibet par le Se Tch'ouan.

Pe King, Tch'eng ting, K'ai foug, capitale du Ho Nan, Siang Yang, King tcheou fou, Tch'ang Te fou, Kouei yang, capitale du Kouei Tcheou, Yun Nan fou, capitale du Yun Nan, Ta-li, Teng Yue, Bhamo, route de Birmanie; la route bifurque à Yun Nan fou, et tandis qu'une branche se dirige vers la Birmanie, une autre passe par Mong Tseu et Ha noi, route du Tong King.

Pe King, K'ai foug, Han K'eu, au confluent du Han et du Kiang, Yo tcheou, Heng tcheou fou, Kouei lin, capitale du Kouang si.

Pe King, Han K'eu, Heng Tcheou, Canton.

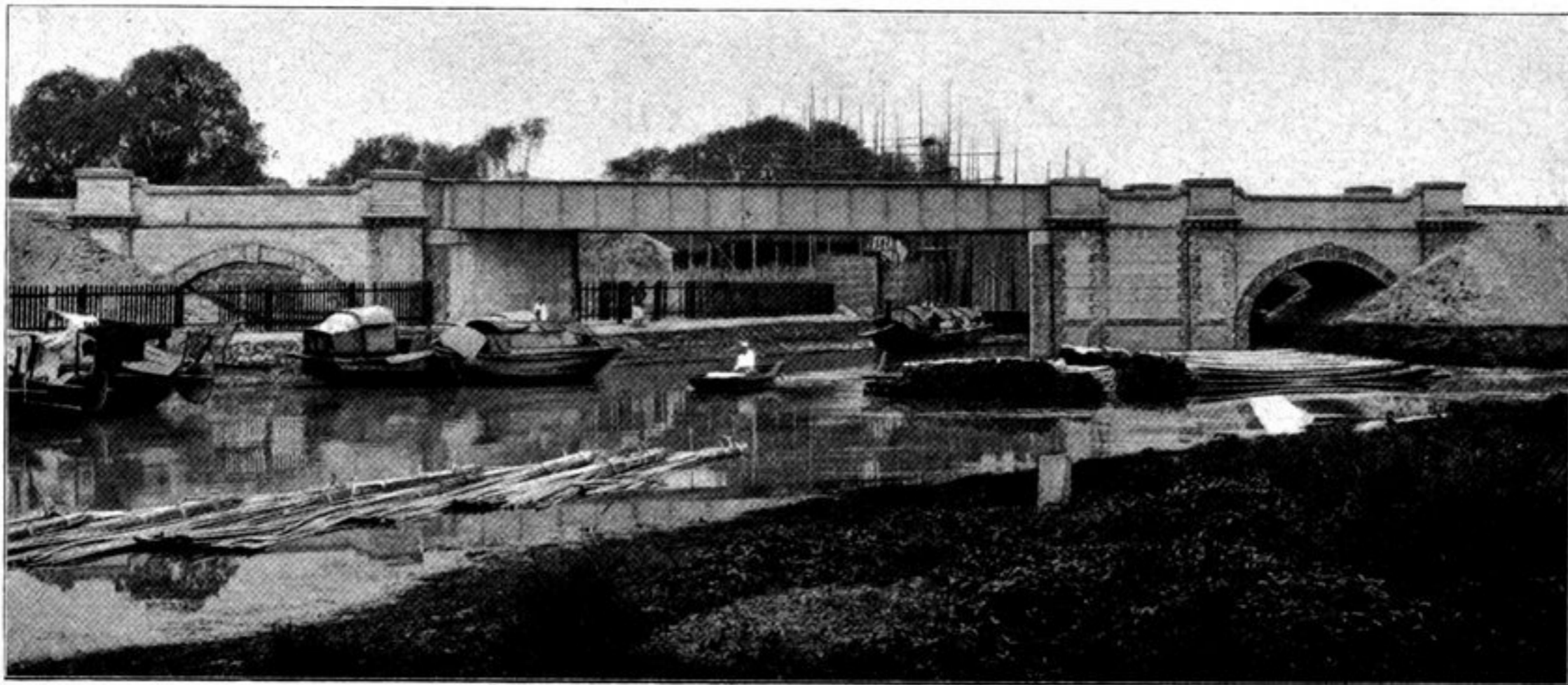
Pe King, Te tcheou, Kieou Kiang sur le Kiang, Nan Tch'ang, capitale du Kiang Si, Canton.

Pe King, Te Tcheou, Tsi nan, capitale du Chan Toung, Tchen Kiang, sur le Kiang au confluent du Grand Canal, Hang Tcheou, Wen Tcheou, San tou ngao, Fou tcheou, capitale du Fou Kien.

Tch'eng tou (Se Tch'ouan), Wan hien, I Tch'ang, Han K'eu, Ngan King, Ta Toung, Wou Hou, Nan King.

On emploie pour circuler sur ces routes les moyens de

transport les plus variés: le cheval, qui est petit, auquel s'ajoutent dans le Nord le mulet et l'âne; la brouette à une roue, qui, dans le Nord également, porte des voiles; le palanquin, à deux ou quatre porteurs, qui dans le Nord ne peut être utilisé que par les fonctionnaires d'un rang élevé. Dans le Nord de la Chine, on emploie aussi des charrettes à deux roues, non suspendues, dont les cahots, dans les routes mal entretenues, sont terribles; pour la route de la Grande Muraille — on y va maintenant en chemin de fer — on utilisait une espèce de cacolet, avec une mule en avant et une autre en arrière. On emploie aussi maintenant les petites voitures légères à deux roues tirées par un homme, désignées en Annam sous le nom de pousse-pousse, et qu'on nomme en Chine *djinricksha*. Elles sont d'invention japonaise et je les ai vu importer à Chang Haï, il y a une quarantaine d'années.



Un pont de chemin de fer sur le Fleuve Jaune

CHEMINS DE FER

Le premier chemin de fer construit en Chine est celui, qu'à la suite d'une concession de route ordinaire, la maison anglaise de Chang Haï, Jardine, Matheson & Cie, établit de cette ville au village de Wou Soung

à l'entrée de la rivière de Chang Haï, environ 16 kilom.; le premier tronçon en fut inauguré le 30 juin 1876; il fut rétrocédé en 1877 aux Chinois qui le démontèrent et le transportèrent à Formose; en 1897, une nouvelle ligne fut construite entre Wou Soung et l'arsenal de Kao tchang miao et prolongée depuis jusqu'à Sou tcheou, Tchen Kiang, Nan king; elle a été inaugurée en avril 1908; sa longueur est de 203 milles. Le premier chemin de fer du Nord, qui ne se rattachait à aucun projet d'ensemble, avait pour but unique de desservir les mines de houille de Kai P'ing, situées dans la province de Tche-li, au Nord-Est de T'ien Tsin, dans lesquelles Li Houng-tchang avait de grands intérêts (1881); en 1886, un décret impérial approuvait la constitution d'une Compagnie Impériale de Chemins de fer (*Impérial Northern Railways of China-King foug*) avec un capital anglo-chinois et la petite ligne de Kai P'ing est devenue la grande ligne de Pe King à Moukden, via T'ien Tsin et Chan Haï kouan; elle a 522 milles de long sans compter ses embranchements de Pe King-T'oung tcheou, Pe King-Lou kou Kiao, Tang ho Tsin wang tao, Lien chan-Port de Hou-lou tao, Koupangtseu-Ying-tseu (Nieou Tchouang). La construction du chemin de fer de Pe King à Kalgan a été commencée avec un capital chinois en octobre 1905; il a été inauguré en septembre 1909; sa longueur est de 124 milles sans compter l'embranchement Kalgan-Tien tchen — Ta t'oung fou-Soui-youen, inauguré en juin 1911 qui a 55 milles de long. La grande ligne de Pe King à Han k'eu (*Lou-Han, King Han, Pe Han*), a une longueur pour sa ligne principale de 755 milles; commencée en 1897 et inaugurée en décembre 1905, elle a six embranchements; son capital est franco-belge. — Chemin de fer de T'ien Tsin à Pou K'eu, 626 milles, moitié allemand, moitié anglais, commencé en juin 1908, inauguré en décembre 1910, octobre et novembre 1911. — Chemin de fer de Tao-K'eu à Tsen Tcheou, commencé en 1900, capital anglais, ouvert en