Les Chemins de Fer Chinois.

A. Freymann
III^e A. C. & C.
Louvain
1920-21

1 Die Industrialisierung Chinas
Waldemar Koch.

2 Politique de Péking

3 China Report for the year 1908 - 1909.

Les Chemins de Fer Chinois.

La Chine est à l'heure présente un des grands centres d'attraction du monde ; les peuples européens cherchent à la pénétrer de toutes parts, pour en exploiter les abondantes ressources agricoles et minières, et c'est sur ses 400 mions d'habitants qu'ils comptent pour y écouler l'excédent des produits de leur industrie. C'est pour cette raison que les Européens voire même, les Japonais et les Américains assiègent au N. et au S. les frontières de l'Empire et se disputent les voies d'accès qui mènent dans l'intérieur du pays.

Toutefois, il ne suffit pas aux Marchandises européennes d'arriver jusqu'aux limites de la Chine par terre ou par mer, il faut encore qu'elles puissent facilement se répandre dans l'intérieur. Or, les voies de communication sont actuellement très défectueuses dans toute l'étendue de l'Empire et les Chinois, qui voient le danger, ne semblent pas pressés de remédier à cet état de chose.

Les voies navigables sont dans toute la Chine les grandes routes du Commerce intérieur et transportant la plus grande quantité des Marchandises. Pourtant elles offrent des inconvénients : des fleuves sont sujets à des crues ou à des baisses très caractérisées et peu propres à la navigation ou un fleuve est embarrassé de nombreu-

rapides empêchant les navires à vapeur de s'y aventurer.

Les routes sont difficiles à construire aussi bien dans la terre jaune où il faut creuser de profondes tranchées que dans les plaines basses constamment inondées de l'E.

Le transport par caravanes est trop coûteux.

La construction des lignes de chemins de fer ne peut manquer d'exercer sur le développement économique et social de la Chine une influence énorme et d'avoir pour le reste du monde des conséquences immenses. Ce pays est encore en réalité fermé aux Européens et il ne leur sera vraiment accessible que le jour où les rails le sillonneront sur de longs espaces.

La Chine occupe une place importante dans le monde tant comme superficie que comme population et richesses.

Superficie de la Chine :

Chine proprement dite : 18 provinces :	4.150.000 Kq
Mandchourie	942.000 -
Mongolie	3.542.000 -
Sin-Kiang (Turkestan chinois)	1.426.000 -
Thibet	1.200.000
	11.260.000 -

Habitants.

Chine : 18 provinces :	397.500.000 hab.
Mandchourie	8.500.000 -
Mongolie	2.600.000 -
Sin-Kiang	1.200.000 -
Thibet	6.200.000 -
	416.000.000 hab.

Si nous envisageons la Chine proprement

dite et la Mandchourie, qui seuls ont des Ch. d. f. actuellement, nous avons encore une superficie de 5.000.000 Kq. pour 406. Mions d'hab. Ces chiffres nous frappent en comparaison des 11.236 Km de Ch. d. f. exploités; ce qui correspond à 1 Km de voie ferrée pour 45.5 Kq alors qu'en Belgique nous avons 1 Km pour 6 Km² à peine

Pourtant ce n'est pas que la Chine débute dans l'œuvre des Ch. d. f. car les premiers rails ont été posés, il y a plus de 25 ans. Au début, des préjugés populaires entretenus par les autorités d'alors empêchent l'établissement des voies ferrées. Dès 1898, le ch. d. f. de Péking à Shan-Hai-Kuan fonctionnait et fut prolongé plus tard jusque Mukden. Le chem. d. f. de Peking-Hankow fut partiellement exploité dès 1902 et terminé en 1905.

S'ouvrirent ensuite à l'exploitation successivement le Tchengtai
" Pien-lo
" Tientsin-Pukow
" Peking-Kodgan et bien d'autres.

Les premiers succès de ces lignes tentèrent les Chinois, et ils crurent bon de construire sans l'aide étrangère toutes sortes de lignes qui rapporteraient de gros bénéfices. Ils furent déçus. L'expérience financière et technique manquait pour la réalisation d'une telle œuvre et la débâcle s'annonçait fatale. Le Gouvernement Chinois dut racheter un grand nombre de ces entreprises avortées pour éviter leur faillite et en

forma avec les quelques lignes dont il avait déjà le contrôle le réseau actuel de l'Etat Chinois. Si l'on ajoute à ce Krach des ch. d. f. provinciaux et privés le manque de programme qui se manifeste alors dans l'octroi des concessions données aux Capitalistes étrangers, concessions qui restèrent pour la plupart lettre morte, on pourra se rendre compte du retard apporté au développement des voies ferrées dans ce vaste pays qui n'a actuellement que 11.200 Km en exploitation et 3600 Km en construction; encore les travaux sont ici pour la plupart arrêtés faute de Capitaux depuis le commencement de la grande guerre de 1914.

Il y a donc grande urgence à ce que la Chine rattrape le temps perdu et prenne toutes ses dispositions pour continuer rapidement l'achèvement de son réseau de ch. d. f.

Elle ne peut en effet hâter son développement industriel qui doit en jouir une puissance mondiale que par le complet achèvement et fonctionnement de ses voies ferrées.

A quoi bon de posséder tout de richesses naturelles si l'on ne peut en effectuer le transport? Aucune grande industrie n'est possible à constituer avant qu'un réseau suffisant de voies ferrées ne sillonne le pays entier et tout doit être subordonné à sa construction immédiate, tout l'effort financier doit y être consacré exclusivement. On mesure le développement industriel et commercial d'un pays par le coefficient

de longueur de ses voies ferrées comparé à sa superficie et au nombre de ses habitants les chiffres donnés ci-dessus montrent péremptoirement tout l'effort formidable que la Chine doit faire et qu'elle fera, car la Chine s'ouvre de plus en plus à l'influence bienfaisante des idées nouvelles. Partout c'est le sentiment de l'effort à faire pour aller de pair avec les grandes puissances et entrer dans l'orbite du Progrès humain. Pour que cet effort soit utile, il faut que la Chine apprenne à employer judicieusement les offres des Capitaux qui ne manquent pas de lui être proposés pour l'achèvement de son réseau ferré. L'introduction de capitaux étrangers ou la système de collaboration est nécessaire pour le développement de ses ch. de f. Mais il faut d'abord élaborer des règlements précis, il faut encore que l'organisation soit imprégnée de l'esprit d'ordre et de méthode de façon à ce que les Capitaux placés puissent rapporter des bénéfices en proportion. D'autre part le Gouvernement devra donner une protection efficace à toute entreprise lancée par ses propres nationaux.

Le Gouvernement Chinois a compris la nécessité absolue qu'il y avait pour lui pour l'achèvement d'un aussi vaste réseau, d'unifier les types de construction et de matériel d'autant plus divers qu'un plus grand nombre de nations étrangères participaient à la construction et à la fourniture du matériel. Une commission d'unification a été instituée et elle arrêtera sous peu les règles définitives

à adopter. Une unification qui a une importance capitale est celle de la largeur de la voie à adopter. Partout en Chine sur les grandes lignes, la voie doit être la voie normale de 1,44, même en pays de montagne où l'emploi rationnel de l'électrification permet de donner plus de souplesse au tracé de la voie à grande largeur. Les embranchements miniers et industriels de peu d'importance doivent seuls être construits avec un type réduit de la voie. Il faut également un matériel de type unifié: comme matériel à Marchandises des wagons de même capacité (20 T. et 40 T.) pour le matériel à voyageurs des voitures ayant même type d'éclairage et de chauffage. Enfin pour tout le matériel indistinctement: même type d'attelage et de freinage. Il faut qu'un même véhicule puisse circuler du fin fond de la Mongolie à l'extrême Yunan sans aucun transbordement. Disons enfin que l'unification des Comptabilités et des Statistiques a déjà été opérée pour tous les Ch. d. f. dépendant de l'Etat Chinois, c'est un point d'une importance capitale pour une bonne gestion et chaque année le ministère des Communications publie un rapport statistique très intéressant. Du dernier paru, celui de 1918, nous pouvons voir que malgré les conséquences de la grande guerre et la situation intérieure très troublée les Chem. de f. Chinois ont été prospères. Ceux contrôlés par l'Etat Chinois en 1918 ont rapporté au Gouvernement

toutes charges déduites 33.500.000 de $
accusant un coefficient d'exploitation de
44,2% (c'a'd que les dépenses ne sont
que les 44 centièmes des recettes.)
C'est un très beau résultat, très enviable
et très encourageant.
Certaines lignes, les deux meilleures obtiennent
également des coefficients assez élevés: le Pékin-
Mukden 33,1% et le Pékin-Hankow 33.5%
La Chine a fait de sérieux efforts et le retard
dans la construction de ses ch. d. f. n'est le
fait que des causes suivantes:
1.) les Chinois prêtent peu de confiance
à la formation des Sociétés en nom collectif
2) Ils manquent de Capitaux
3) les rapports entre capitalistes et spécialistes
ne sont pas suffisants.
4) l'emploi de la force mécanique n'est
pas encore très développé.
5.) Ils ne possèdent pas les connaissances
techniques nécessaires à toute entreprise
industrielle.
6.) le Gouvernement n'a pas de programme
défini.
7.) le défaut d'honnêteté dans les affaires
publiques.
8.) le pays n'a pas un nombre suffisant
d'hommes compétents
9) l'esprit de routine n'est pas encore
disparu.
Du jour, où le Gouvernement Chinois,
aussi bien que le simple particulier chinois
auront compris que dans ces causes seules
réside le mal, ils pourront se placer
définitivement au rang des grandes
puissances.

Ch. d. F. de l'Etat Chinois.

Exercice 1918.

Noms.	Km Exploités	Dépenses $	Recettes $	Revenu net. $	Déduction des charges d'amortiss$	Balance hr 1918 $	%
Pekking - Mukden	1299	6.903.148	20.853.532	13.950.380	- 29.216	13.979.600	33.1
Peking - Hankow	1660	7.977.854	23.822.621	15.844.767	2.456.900	13.387.867	33,5
Tchengtai	326	1.337.384	3.210.437	1.873.053	418.034	1.455.019	41,7
Taokow - Tsinghua	184	426.454	948.917	522.467	402.070	120.293	44.9
Tientsin - Pukow	1327	6.334.726	12.603.359	6.268.633	3.354.116	2.174.517	50.2
Kaïfeng - Honan	207	703.622	1.270.205	556.583	419.351	147.232	55,4
Kirin - Tchangtchun	156	1.975.219	1.776.144	700.925	424.687	276.238	60.5
Shanghai - Nanking	397	2.969.196	4.863.437	1.894.241	987.041	907.200	61.1
Peking - Suiyuan	648	2.859.950	4.394.308	1.534.448	123.542	1.419.906	65.1
Shanghai - Hangtchow - Ningpo	348	2.066.831	2.397.351	330.520	467.007	- 136.488	86.2
Tchutchow - Pinghsiang	101	552.598	554.393	1.795	- 1.444	3.239	99.2
Canton - Kowloon	164	1.029.082	911.199	- 117.883	477.067	- 594.950	112,9
Tchangtchow - Amoy	31	86.550	46.160	- 40.390	125.262	- 165.652	187.5
Total des lignes contrôlées par l'Etat Chinois.	6.844	34.322.615	77.652.153	43.329.538	9.824.418	33.505.120	44,2

9

Aperçu général des principales lignes de chemins de fer Chinois.

Chemins de fer du Nord Chinois :

avec extension

Pékin - Kalgan.

a/ Ting-min-tien à Shan-hai-Kwan

b/ Shan-hai-Kwan à Tien-tsin - Pékin - Tungchow.

c/ le prolongement Pékin Kalgan est destiné à amener directement à la mer le trafic considérable qui se fait avec la Mongolie, le Kansou, le bassin supérieur du Jangtsé et la côte de la Chine septentrionale.

Chemins de fer de Pékin à Hankow.

Une décret du Gouvernement Chinois en date du 20 octobre 1896 avait accordé la concession du Ch. de f. de Lu-Ku-chiao (Pékin) à Hankow à la Cie Impériale des Ch de f. Chinois. Le 23 mars 1897 fut créé à Bruxelles la Société d'études des Ch de f. en Chine par des groupes de banquiers et de Constructeurs français et belges au Capital de 1 Mois de fr. Le Contrat du 20 juin sanctionné par édit impérial du 11 août 1898 chargea cette Société :

1°/ de procéder à l'émission d'1 Emprunt chinois de 112.500.000 fr.

2°/ faire les études, commander le matériel et construire le ch. de f. de Lu-Ku-chiao à Hankow au moyen des fonds de l'emprunt et de l'avoir de la Cie. concessionnaire.

3°/ de diriger, administrer et exploiter la ligne jusqu'à remboursement de l'emprunt

La ligne a une longueur de 1215 Km.
Elle traverse successivement du Nord au Sud
les provinces de Tchilli - Honan et du Houpé,
provinces les plus populeuses de la Chine.
La concession accordée à la Cie Impériale
des Ch. d. f. Chinois limitait la ligne au
Nord à Lu-Ku-Chiao à 16 Km de Pekin
mais en 1900 le tronçon Lu-Ku-chiao
Pekin fut incorporé au Ch. d. f.
La section de Lu-Ku-Chiao à Pabting-fu
fut étudiée et construite par la Cie concessionnaire
au moyen d'ingénieurs anglais empruntés
à la Cie Nord Chinois. La Société d'étude fit
en octobre 1899 la reprise de cette section à
peu près terminée et en état d'être exploitée.
En dehors de cette section, les travaux des gros
du Ch. d. f. furent entrepris à la fin de 1898
et au commencement de 1899 simultanément
aux deux extrémités de la ligne. La révolte
des Boxers retarda d'un an environ l'achèvement
du Ch. d. f. La ligne entière fut terminée
et ouverte à l'exploitation totale et définitive
fut inaugurée le 12 novbre 1905. Les stations
sont au nombre de 76. A Hankow il y a la
station de Hankowville, la station de Hankow
concessions et une gare dite fluviale établie
au Sud du Jang tsé Kiang et aménagée
pour le facile échange des Mrs de wagons
à bateaux et réciproquement. La ligne Hankow
Pekin se raccorde à Fengtai (Pékin)
au réseau du Ch. du N. Chinois et par
l'intermédiaire de ce dernier à Newtchwang
au Transmandchourien et Transsibérien.

Chemin de fer Hankow - Canton. -

la concession de la construction et de l'exploitation de cette ligne avoit d'abord été accordée à la " American Chinese development Co " en 1902, mais au mois d'août 1905 le contrat fut annulé par la Chine, moyennant payt d'une indemnité de 6.750.000 $. les provinces chinoises intéressées, Hunan, Hupe et Kwang tung avoient proposé d'entreprendre cette construction par leur cpte Puis il fut décidé que toutes les provinces participeraient à cette entreprise et qu'une société gle de 2 ou 3 représentt de chaque province s'occuperait des affaires des Ch. d. f. le Capital réuni en Chine a permis aux Chinois de continuer les travaux. la ligne avance lentement, elle est ouverte au trafic jusqu'au Km 75.

Chemin de fer du Shantung et de Tientsin - Nankin.

Le 14 juin 1899 se constituait à Berlin la "Shantung bisenbahn Gesellschaft " ayant pour objet la construction et l'exploitation d'une voie ferrée reliant Tsingtau à Tsinanfu, avec embranchement vers Poshan. Ce ch. d f. qui traverse la region la + commerçante des Shantung et les districts houillers de Weihsien, de Poshan et de Putsun a été commencé en 1902. Suivant les termes du Contrat la ligne entière était livrée à l'exploitation le 1er Juin 1904. L'avenir de la ligne réside tout d'abord dans la mise en valeur des gisements de charbon de Weihsien et de la vallée de Poshan. les produits agricoles et manufacturiers de l'intérieur arriveront

une fret important, aussi que les Mses
importées par Tsingtau et destinées à la
Consommation locale.

En 1898 les Allemands obtenaient des Gvt
Chinois un dt. de préférence pour la Construct.
d'1 Ch d f. qui partant de Tientsin traverserait
les provinces de Chili, de Shangtung, de Kiang su
et d'Anhui pour aboutir au Jang tsé en face
de Nanking. Le 12 janvier 1908 le contrat
portant construction des Ch. d. f. Tien tsin au
Jang tsé a été signé par le Gvt Chinois et les
représentants de la "Deutsch Asiatische Bank"
et de la "British Chinese Corporation."
Les Allemands construisent la partie allant de
Tien tsin par Tsinan fu jusqu'à la frontière
sud du Shangtung; les Anglais continuent
la Construction à travers le Kiang Sü jusqu'à
~~Pookan~~ Pouken en face de Nanking.

Chemin de fer du Ché Kiang. En 1898 les
Anglais obtenaient un droit de préférence
pour établir une voie ferrée reliant les centres
de Soochow - Hangchow - Ningpo. Le contrat
provisoire n'a pas encore été ratifié.
Un syndicat Américain a demandé la
concession d'un chemin de fer reliant les
provinces de Tché Kiang et de Kiang si.

Chemins de fer du Fo Kien.

Le réseau des chemins de fer de cette
province comprend surtout les lignes:

a) Canton à Hsing fu (Amoy)

b) Amoy à Foochow.

Chemins de fer du Kiang. Si.

Ces lignes seront construites par les mandarins et les notables de la contrée. D'après le règlement la ligne principale irait de Kin Kiang à Nan Hsing. Cette ligne aurait 3 embranchements partant tous les 3 de la Capitale de la province et se dirigeant le 1er vers la frontière du Fokien, le 2d vers la frontière du Ché Kiang, le 3e rejoindra à Sing thsiang la ligne du ch. d. f. appelée Pin Li"

Chemins de fer du Kwangtung.

Le 23 mars 1899 la " British & China Corporation " et le Gouvernement Chinois signaient un contrat provisoire pour la Construction d'un Ch d f destiné à relier Kowloon à Canton. La concession a été accordée en Novembre 1906. La ligne entière ~~a~~ a été complétée vers juillet 1911. Elle présentait de nombreuses difficultés de Construction.

Chemins de fer du Yunnan.

Cette ligne est construite par une société française et forme la continuation de la ligne du Tonkin qui part de Hanoï et se dirige vers la frontière du Yunnan. Le parcours sur territoire Chinois de Lao Kai à Yunnan-fu est de 465 Km.

x

x x

I Chemins de fer en Exploitation.

A - Lignes en Mandchourie.

1 - Chinese Eastern Ry. de Mantchouli - Sui-fen-ho 1528 Km. date de l'ouverture à l'exploitation. 1901 y compris l'embranchement de Tsi tsi Kar 28 Km. exploité par l'Etat Chinois. (voie de 1 m).

2 - Chinese Eastern Ry. (Tei-man-tcho) de Harbin à Kuan tcheng tze 242 Km. exploité depuis 1903 par Chinese Eastern Ry. y compris les embranchements.

3 - Kuan tcheng tze - Kirin le Tchang tchun Ry. (Ki tcheng) 128 Km. 1912. Etat chinois

4 - Kuan-tcheng tze - Port Arthur. South Mandchourian Ry (Nan-man-tcho) 827 Km. 1902. " " Ry

5 - Antung - Mukden - South Mandchourian Ry. (Fengan 405 Km. 1912. " " Ry.

longueur totale : 2999 Km.

B - Lignes au N. du Yang-tsi. Kiang. (F. B.)

6 - Tchin Mukden -- Tchin Mukden Ry. (King feng) 1180 Km. 1903 Etat Chinois y compris embranchements.

7 - Tchin - Kalgan -- Tchin Kalgan Extension Ry (King-tchang) 225 Km. 1909. Et. Chinois. y compris embranchements. Construit par ingénieurs Belges avec capital fcs Belge.

8 - Tchin - Kau Kow. (Tchin - Kow Ry. King han 1848 Km. 1905. Etat chinois y compris embranchements

9 - She Ria - tchung - Tai. Juan - Shansi Ry. (Tcheng tai) 243 Km. 1907. Cie fse.

10 - Tao-Kow - Tsing hua Tchin Syndicate Ry (Tao Tsing) 150 Km. 1904. Racheté par Et. Chinois

11 - Kaifeng - Honan - Kaifeng Honan Ry. Tien. to 186 Km. 1909. Cie fcs belge Incorporée au chef de Lit chow à la mer. (Lung Kai) voir tabl. II n° 28.

12 Tsing-tao – Tsinan. Shantung Ry (Kiao-tsi) 453 Km. 1904. Provisoirement cie japonaise. Etait cie allemde av. la gre J compris embranchts

13 Tien tsin – Pukow. Tien tsin Pukow Ry. (Tsin-pu) 1188 Km. 1912. Etat Chinois J compris embranchts

Longueur totale 4974 Km.

(.. Lignes au Sud du Jang tze Kiang.

14. Wu sung Nanking. Shang hai Nanking Ry. (Hu-ning) 350 Km. 1908. Etat Chinois.

15 - Shang hai – Hang tchow. (") (Hu-hang) 246 Km. 1908. Et. Chinois

16 - Tsing-siang – Tchu-tchow (") (Tchu-ping) 103 Km. 1902. Et. Chinois. Incorporé au Canton Hankow Ry.

17. Canton - Sam-shui. (") Sam shui 52 Km. 1904. Cie provinciale. Incorp. au Canton Hankow Ry.

18. Canton – Kow-loon (") Huang-Kow. 171 Km. 1911. Cie provinciale Cont 35 Km. of territoire anglais de Hong-Kong.

19. Ho-Kow – Yun-nan fu. Ch d f. des Junan. Tien-gue 405 Km. 1910. Cie fse des Ch d f de l'Indo Chine et des Junan. Voie de 1 m.

20. Yun-ning – Kong-moon. Ch d f des Junan (Yun-ning) 62 Km 1912. Cie privée.

21 Kwatow – Tchao-tchow. Ch d f. des Junan. (~~Kwantchen~~ Tchao Tchan) 142 Km. 1904 Cie ~~provinciale~~. privée.

22. Kiu-Kiang – Kantchong. Ch d f. des Junan, (Kantchen) 140 Km. 1915. Cie provinciale.

23. Tie-shan-pu – Huang-she-Kang. (Tai-ze Mines Ry. (Kantchen) mines de Tai ze. 27 Km. 1915. Cie privée. voie étroite.

24 - Ji-Kwien – Tai-erh-tchuang. – Tchung-king Coal Ry. 43 Km. 1915. Cie privée. Ch d f. mines. (Tsai-tao)

Long. totale : 1171 Km

II Chemins de fer en Construction et partiellement en Exploitation

A. Lignes en Mandchourie.

25. Tze-ping. Kai – Tao-nan. fu. En exploitat. 94 Kms
En construction 250. Nom du Construct[r] et Exploitant: South Mandchourian Ry. Construction commencée en 1916.

26. Kai-yuan – Kai-lung-tcheng. en construct. 176 Kms
Construct[r] & Exploitant: South Mandchourian Ry.

Longr totale: 94 Kms. – 376 Kms.

B. Lignes au N. du Jang tze Kiang.

27. Kalgan – Ta-ting-fu 180 Kms en exploit. date de l'ouver de l'exploit 1915
Ta ting fu – Feng-tchen 70 " " " " 1916
Feng-tchen – Sui-yuan 176 " construction.
Pekin-Kalgan Ry. Extension. El. chinois.

28. a/ Lan tchow – Sian
b/ Sian – Tung kuan ting
c/ Tung kuan ting – Mien-she
d/ Mien-she – Honan
e/ Honan – Kai feng
f/ Kai-feng – Sin tchow
g/ Sin tchow – Tsing Kiang pu
h/ Tsing Kiang pu – Kai-tchow

	En Expl.	En Constr.	Constr[on] = Construct[r] belge – Exploit[n] apr Construct. El. chinois
Mont Wei Lan ground Tsinanfu ou Chef de Lan tchow à la Mer		60	
		176	
		162	
Tsing Tsing y/ui-kai ou Lung-hai	80		
	180		1917
	280		1918
		192	1915
		112	

Lignes proposées par le Ministère des Communications

Un contrat préliminaire avec un syndicat pro belge pr un emprunt de 250 Mions de frs a été signé en 1912.

Ce réseau a absorbé les lignes de Ces provinciales rachetées par le Gt. Chinois.

1°/ Lo-tsing c et d.
2°/ Si-tsing b.
3°/ Sui-tsing. partie de g. voir tabl II no 28 bis
La section e est le ch de f. Kai feng à Honan. tabl. I N° 11.

17

28 bis 1) Kouan - Hung Kuan ting. Nom usuel Chinois. Co ting. 90 Km en construct. Cie provinciale.

2) Tung Kuan ting - Si an (Si. ting) 130 Km en construction. Cie prov[le].

3) Tsing Kiang pu - Jang tchuang (Sin ting) 8 Km. Cie prov[le].
Rachetés par le Gt Chinois en 1913 et incorporés au N° 28.

29

		Nom Europ.	Chinois	En construct.
a)	Tchung King - Kuei tchou	Tchoan Hupe Ry	Tchuan Han	420 Cie anglaise
b)	Kuei tchou - Y. tchou			240 "
c)	Y. tchang - Hankou			350 " allde.

L'Exploitant après construction sera l'Etat Chinois

29 bis Y. tchang - Wan hsien (Tchuan han) 30 Km en construction. Cie prov[le]

Ta tang - Ta tchou pu (Tchuan han) 64 " " Cie prov[le]. Rachetée en 1913 par le Gt. Chinois et incorporée au Ta tung Tcheng ou Ry. (Tabl. III. N° 43.)

Long[r] totale. En expl. 590. constr. 2438

C. Lignes au Sd du Jang Tze Kiang.

30. a. Canton - Sin - tchou 234 Expl. 1909-14 Cie prov[le]
b. Sin - tchou - Tchen tchou
c. Tchen tchou - Heng tchou } 334 Km Cie "
d. Heng tchou - Tchu tchou 53 Expl. en 1916
e) Tchu tchou - Tchang sha 155 constr.
f) Tchang sha - Jo tchou 192 Expl.
g) Jo tchou - Wie tchang (Han Kou) 96 Expl 1907
(d.e.f.g) par El. chinois.

Le N° 30 est le Hankou Canton Ry ou (Jue hang)
les lignes de Canton à Sam shui 52 Km. tabl. N° 17 et Kiang siang à Tchu tchou 104 Km tabl. N° 16 sont incorporées à ce réseau.

31. a) Hang tchou - Po Kuan } Kiangsu - Tche Kiang Ry. (Jiang Hang)
b) Po-Kuan - Ning-po
Pr a) 162 en constr.
b) 85 = exploi. 1910 } Cie prov[le].

32. Canton City loop line.
Jonction du Canton - Kow. loop au Canton Han Kow. 16 Km en constr. Cie prov.

33. Amoy - Tchang tchow-fu. Amoy Ry.
Exploit. 28 Km. Constr. 24 Km. Cie prov.

34 a) Wu hu - Ning. Kuo-fu. 40 expl.
b) Ning - Kuo-fu - Kuang te chow. 70 constr.
Anhui Ry. Cie prov.
Remis à l'Et. Chinois et incorporé à la concession Nanking - Hunan. tabl. III N° 61
Construction ajournée.

Longueur totale : Km 878. expl.
- 701 constr.

x

x x

III Ch. de F. en projet ou dont la concession a été donnée ou dont l'étude a été faite ou dont l'étude a été simplement envisagée.

A. Lignes en Mandchourie.

35. Kirin - Kueining (frontière coréenne. 384 Km. Entreprise sino japonaise se raccordant au Chef Coréen.

36. Ninguta - Mulin 80 Km. Embranchement du Chinese Eastern Ry.

37. Rung - tchung ling - J. tung. tchow 80 Km. Embranchement du South Mandchourian Ry.

38. Harbin - Thee-hei 240 Km. Ce privé chinois voie étroite

39. a. Tchin tcho - Aigun 1280 Km.
b. " - Khailar 900 .
c. " - Tao an fu 512 -
d. Harbin - Aigun 480 -

Contrat préliminaire signé en 1910 avec syndicat anglo Américain ; les négociations furent suspendues à la représentations des fcs japonais à Russie ; le projet c est le prolongement de la ligne Harbin. Aigun concédée aux Russes. voir 40.

40. a. Harbin - Mergen
b. Mergen - Aigun
c. Aigun - Blagovetchensk } 776 Km
d. Mergen - Tsitsikar. 320 Km

Concession russe du 29/3 - 1916. L'Empereur était à faire après fcs Européennes.

41. a. Jehol - Tao nan fu 750 Km
b. Tchang tchun - Tao-nan fu 300 Km.
c. Kirin - Kai yuan par Hailung 160 Km
d. Tche feng - Hu lu tao 270 Km

Contrat sino japonais de 1918.

42. Kiakhta - Urga projet russe 320 Km

43. Sui-yuan - Kiakhta (Peking Sui yuan Ry. 7. voies
Extension du Peking Sui yuan Ry. Cahd. I n° 7.
" II - 27

Total : 390 Km.

B. - Lignes au N. du Jang Tse Kiang.

44. a. Tatung fu - Tai yuan
b. Tai yuan - Tung Kuan
c. Tung Kuan - Si an
d. Si an Han tchung fu
e. Hon tchung fu - Tcheng tie

Tatung Tcheng-tie Ry 1740 Km.

Contrat d'Emprunt signé en juillet 1913 avec un groupe fco belge. (Soc. fr. de Construct. et d'exploitat. des ch d f. en Chine et Soc. belge des ch d f en Chine) La concession comporte le droit de circulation of la section commune Tung Kuan à Si an avec le ch d f du Lung hai. Cahd " n° 28.

45. a. Peking - Je hol 200
b. Kalgan - Do lo nor 205 Tcheng Extra
c. Do lo nor - Tche-feng 200 Mural Ry.

Etudes commencées en 1916.

46. Hi - Lan - tchow. Extension à l'ouest du ch d f. de " à la mer ou Lung hai
Cahd. " n° 28.

47. Tcheng ting fu ou She Kia - tchuang - Tet-chow. Ligne proposé par le Ministère des Communications. Etudes terminées.
Nous y (46 - 47) Lung-hai 250 Km.

48. a/ Tsiang yang fu - Sha-si 370
b/ " Kuang shui 210
(à Peking - Hankow Ry.
C'est le Chepe Ry. Etudes faites en 1911

49. a/ Tche. Kia. Kow - Jeu - tcheng à Peking Hankow Ry
b/ Jeng - tcheng - Siang-yang 290 Km.
à la Tsing tcheng Ry.
c/ Siang-yang - Han tchung fu 640 Km.
Concession de construction à forfait à la firme Sims Carey. Etudes commencées en 1915.

50. Tcheng-tu - Tchung King (Sze-tchuan Hupe Ry 280 Km. Extension du Sze tchuan Hupe Ry Commence de concession à 1 Soc pu. Labl 1 no 29

51. Tche. pu - Wei hsien Shantung Ry 270 Km Etudes faites. le Capl doit être fourni moitié par Et. chinois, moitié par les Marchands de la province (7 compris en embranchmt Kung-Kow.

52. Kao.mi - Ji-hsien 320 Km.
Jonction du Shantung Ry à Kao.mi au Kia.tchow avec le Tien-tsin - Pukow par Ji-tchow.fu et Ji hsien. Construction prévue en 1908 par la allemande du Shantung, reprise provisoirement par les Japonais.

53. Tsi.ning.tchow (Shantung) - Kai feng 345 Km. Par Tsao Tchow. Etudes faites en 1910 par le bll de cette ligne est relié à Yen tchow fu par l'embranchemt en exploitation du Tien tsin - Pukow Ry de Yen tchow à Tsi ning.

54. Itcheng - Tsing kiang pu. Central Kiang su Ry 95 Km.
Par She erh shui, Kua tchow, Jang tchow et Tai tchow fu. Etudes faites en 1910. Doit être construit par le Gvt Chinois.

55. Tsinan - Shun-te-fu et le Peking Han Kow Ry. Etudes faites en 1916.

56. Tsi.nan - Tao Kow et le Tao tsing Ry. 290 Km. Etudes faites en 1916.

57. Sui.yuan - Lan-tchow. 1100 Km.
Ligne prévue de le Vr central Lines Lanz et supprimée devant l'opposition nippone.

Total - 7 900 Km.

C.- Lignes au Sud de Jeung ke Kiang.

59. Sha-si - Hsing-ji-fu. 1050
Tchang-te-fu - Tchang-sha 176.

59 bis. Hueilin - Tchen-tchow s/l Canton Hankow Ry. 290 Km.

60 a/ Canton - Wu-tchow
b. Wu-tchow - Nan-ning
c. Nan-ning - Lung tchow
d. Lung-tchow - Nan-kuan

Kuang si Ry. 880 Km.

Départ d'un point de la Jeung ke Kiang opposé à Sha-si à Hsing-ji-fu par Tchang-te-fu et Kuei-jeung contrat de bail French représentant la firme anglaise Pauling & Co. A Hsi-ji la ligne se raccorde au chef commercial à la Rg. Industrielle sino fse Junnan - Jan-tchow (voir tabl. III No. 60) jonction avec le Chef. de Canton Hankow à Tchan Tchow. Etudes faites par les Anglais en 1909. Une Cie chinoise a été formée mais aucune empr. faite. 65. des sections ont été étudiées. A Nan Kuan, jonction avec la ligne d'Annam, Langson du Chef. français du Tonkin. Les sections c et d pourront être rattachés à la Concession de la Rg. mixte de Chine (voir 60)

61. a. Jun-nan-fu - Tchung-king (Jan-tchow)
b. " Jan-tchow (Tchung king Kuang K
c. Sui-fu - Tcheng-fu (Tsing-fu) 1920 Km.

Concession donnée en Janvier 1914 à Rg. mixte de Chine. Contrat d'Emprunt de 600 Mons de fcs. (7 compris l'aménagement du port à Jan tchow). Les études vont commencer incessamment retardées par la guerre. se raccorde à Jun-nan-fu au Chef. fcs du Junnan (tabl. I, N° 19) à Tchung King avec la ligne des Sze tchuan Hsi fu Rg (tabl II N° 29)

et à Hsing-ji avec la ligne de Shasi / tabl au n° 57. / Un embranchement éventuel de Sui-yuè à Tcheng tie est prévu à la concession ainsi que la reprise éventuelle des sections Nan-ning-tchow Nan Ruan des n° 59 dans le cas où elles ne seraient pas construites par le Gt Chinois avant la fin des travaux du Tsing-ju n° 60.

62. Nan Ning - Tchang sha (Nan Ning Tchang sha Mao Rly. Concession donnée à la British & Chinese Corporation en 1914. Parcours Nan Ning Kuo - Hsei Tchow, Nan-tchang et Ning-tchow.

63. Junan-ju - Teng-yue et Bahmo 800 Km. Etudes préliminaires.

64. Macao - Fat shan 90 Km. Concession à Cie prov.le Chinoise.

65. Swatow - She-lun s/c Canton Kowloon Rly. 320 Km.
Cie prov.le études préliminaires. La ligne passe par Su-ning - Hsei-lai, Luk-fung et Wai-tchow.

66. Sun-ning - Jeung-Kong (Mah Jeung River) Junning Rly and Extension. 110 Km.

67. Shek-wan - Anon 600 Km. Reliant le Canton - Hankow Rly, concédée à Cie prov.le

68. Nan tchang - Kao-tchow s/c le Canton Hankow Rly. 580 Km. Etudes préliminaires.

69 Nan-tchang - Fu tchow 460 Km. Etudes préliminaires.

70. Hang-tchow - Nan-tchow 330 Km. Ligne faisant partie du 1.r Contrat mais cette ligne ne figure pas s/c le Contrat modifié.

x

x x

Un gigantesque projet de développement des Chemins de fer Chinois

« The Chinese Economie Bulletin » publie l'importante information suivante :

Un gigantesque projet de construction de Chemins de fer a été élaboré par le Ministre des Chemins de fer, M. Sun Fo.

Outre l'achèvement immédiat, des chemins de fer de Canton-Hankow et Lung-Hai, ce projet envisage la construction de douze nouvelles lignes : Tsangchow-Shichia-Chwang, Tatung-Puhow, Paofou-Ninshia, Nanking-Canton Foohow-Schinchow, Canton-Yunnan, Changsha-Yunnan, Chengtu-Chungking, Foochow-Shaoshow, Tackow-Tsinan, Paoking-gingchow, d'un développement total de près de 10.000 milles.

Pour faire face aux frais de constructions, M. Sun Fo prévoit : soit, l'émission de Bons du Trésor garantis sur les parts anglaise, russe et italienne du Fonds de l'indemnité des boxers soit, un emprunt garanti d'une part, par l'excédent des revenus de la douane provenant d'un relèvement des tarifs devant amener une augmentation de recettes de 20.000.000 de dollars par an pendant 15 ans et, d'autre part par les revenus des nouvelles lignes construites.

Le fonds d'amortissement s'élevant à 45.000.000 de dollars serait réservé et employé au service des arriérés des anciens emprunts de chemins de fer.

Le Conseil d'Etat, saisi du projet, l'a envoyé à l'étude d'une commission spéciale.

On annonce aussi que M. Sun Fo a conclu récemment un emprunt de 6.000.000 de dollars pour le Lug-Haî, gagé sur la part belge du Fonds de l'indemnité des Boxers et que les travaux de construction de la section Chuchow-Shinchow du chemin de fer de Canton-Hankow commencés aux deux extrémités, en mars dernier, seront activement poussés de manière à être terminés en un an.

Carte des Chemins de fer Chinois

LÉGENDE.

a) Ch. d. f. en exploitation.
- Chinois
- Etrangers

b) Ch. d. f. en construction et partiellt en exploitat.
- Chinois
- Etrgers.

c) Ch. d. f. en projet.
- dont la concession a été donnée ou dont les études sont faites
- dont on a simplt envisagé la construction.

Amur (F.)
Bod Karev Ko
Blagovenshchensk.
Khabarosk
Aigun
Stretensk
MANDCHOURIE
SIBÉRIE
Mergen
Kiah Kta
Mantchuli
Khailar
Urga
MONGOLIE
Tsi-tsi Kar
Hulan
Shu-hun
Mulin
Sui-fen-ho
Nikalks
Vladivostock.
Harbin
Tao-an-fu
Ninguta.
Kirin
Kuan tchang ze
Huei ning
Kwanei
Kung-tchu-ling
Tchangchun
Y-tung-tchow
Tcheng-Kiatung
Szeping Kai
Kai-yüan
Hai-lung-tchen
Seishin
Shao-yang
Y-tchow
Muckden
Tchefeng
Tchintchow
New-tchuang
Antung
Dolonor
Jehol
Hulutala
Suiyüan
Fengtchen
Kalgan
PEKING
Dalny
Port Arthur
CORÉE
Séoul
Tchemulpo
Hoangho (F.)
Tatung
Lung Kow
Tchefu
Vers Ili
Tcheng-ting-fu
Tetchow
Kaomi
Fusar
Taiyüan
Shunte
Tsinan
Tsing tao
Lantchow
Taokow
Yihsien
Haitchow
Tsinghua
Tsining
Taierhtchuang
Tsing kiang pu
Sianfu
Kai-fung
Sütchow
Honan
Tchu Kia Kow
Wu-yi
Pu Kow
Wosung
Shanghaï
Mienshe
Tung Kuan.
Hantchung
Sin yang
Siang yang
Kuang shui
Ningpo
Hankow
Pokuan
Kuei thow
Ytchang
Wutchang
Kan
Kiu-Kiang
Tchengtu
Tchung King
Shasi
Tie shan-pu
Yotchow
Nan-tchang
Wentchow
Tchangte
Tchangsha
Tchulchow
Pingsiang
Futchow
Suifu
Yang tse Kiang
Hengtchow
Tchangtchow
Kelung
Amoy
Kueiyang
Switchow
Tchaotchow
Talifu
Yunnanfu
Shekwan
Swatow
Hsingyi
Kueilin
Canton
Wutchow
Samsh
Shelun
Bainan
FORMOSE
Vers Tengyüe et Bahma
Nanning
Hongmoon
Kowloon
Pese
Macao
Sunning
Yamtchow
Yeung Kung
Lungtchow
Langson
Ho Kow
Hanoi
INDOCHINE
Haiphong

Résumé

longueur	En Exploitat...	11236 Km
"	" Construct...	3535 -
"	" Projet	20560 -

A. Jupmann
Ir A. C. L. C.
Louvain