

COMPAGNIE ASIATIQUE DE NAVIGATION, Shanghai

S.A., 15 janvier 1903

MARINE MARCHANDE
Une initiative française en Chine
(*La Dépêche coloniale*, 13 juin 1903)

Sous ce titre, le *Moniteur de la Flotte* publie l'article suivant :

On déplore trop souvent le manque d'initiative de nos compatriotes — surtout en matière maritime — pour ne pas applaudir des deux mains chaque fois qu'on apprend que quelques Français ont heureusement rompu avec les habitudes d'indolence ou d'inactivité qui sont, hélas ! dans notre caractère.

Il est vrai que les Français, dont aujourd'hui nous voulons louer l'initiative, sont des Français d'outre-mer, par suite mieux placés que d'autres pour comprendre tout le mal que cause à notre pays l'absence du pavillon national dans des régions très fréquentées par les pavillons des nations rivales.

Deux négociants français de Shanghai, MM. Racine, Ackermann et Cie, viennent donc de créer, sous le nom de Compagnie asiatique de navigation, un service de steamers battant pavillon français qui navigueront sur le Yang-Tsé-Kiang entre Shanghai et Han-Keou. Depuis plusieurs années, ces négociants ont poursuivi la réalisation de cette affaire avec beaucoup de patience et d'énergie. Il ne se sont laissé rebuter par aucune difficulté et ils ont réussi.

Les capitaux sont en partie français et en partie chinois. Et ceci est un des gages de succès de l'affaire, les négociants chinois qui ont placé leur argent dans l'entreprise devant tout naturellement être portés à donner leur fret à une Compagnie dans laquelle ils sont intéressés.

Deux grands vapeurs ont été commandés pour ce nouveau service à l'arsenal de Fou-Tchéou, que dirige avec tant d'habileté, depuis 1896, un ingénieur du génie maritime, M. Doyère. La quille du premier vient d'être posée. Ces navires, construits sur les plans de M. Doyère, ont 86 mètres de longueur, 13 de largeur, 3 m. 25 de tirant d'eau avec 1.200 tonnes de chargement. Ils ont des cales pouvant contenir beaucoup plus que ces 1.200 tonnes, un entrepont pouvant recevoir 800 coolies passagers, un second entrepont avec 60 chambres à 2 couchettes, avec 2 salons, pour Chinois de 1^{re} et de 2^e classe, enfin, un troisième entrepont pour Européens, au-dessus duquel est la plateforme de manoeuvre. La vitesse avec 200 tonnes de chargement doit être de 15 nœuds ; voilà donc deux navires français, commandés par une Compagnie de navigation française à un arsenal chinois dirigé par un Français : ce qui équivaut à dire que deux entreprises françaises paraissant au premier abord totalement étrangères l'une à l'autre se prêtent en Extrême-Orient, un mutuel appui. Et ceci sera, en fin de compte, tout profit pour notre industrie nationale, car il est certain que si l'arsenal de Fou-Tchéou n'avait pas construit les navires de la Compagnie asiatique, ceux-ci eussent été adjugés à tels autres chantiers navals d'Extrême-Orient, anglais ou japonais, et que, par suite, les industriels et les constructeurs français n'auraient pas fourni une tonne de tous les matériaux et objets que M. Doyère va avoir à leur commander.

Nous avons donc raison de louer l'initiative prise à Shanghai par les deux compatriotes dont nous avons cité les noms plus haut. Et nous tenons à la donner en exemple. Il en est résulté déjà quelque bien pour l'arsenal de Fou-Tchéou, au succès duquel nous sommes directement intéressés Il en résultera encore quelque bien pour l'influence française, car on sait trop combien était rare, pour ne pas dire nulle, l'intervention du pavillon français dans le cabotage si important des mers et des fleuves de Chine. Les pavillons anglais et allemands y avaient tout accaparé. Il est bon que le pavillon français s'y montre enfin.

Le succès de la mission Hourst, dans le haut Yang-Tsé-Kiang viendra d'ailleurs aider au rayonnement de l'influence française au cœur de la Chine le long de l'immense artère qui la traverse et la pénètre. À une condition toutefois, c'est que notre diplomatie montre un peu plus de suite dans les idées qu'elle n'en a eu jusqu'à présent. Elle s'ingénie, malheureusement, à obtenir sans cesse des avantages et à entreprendre des œuvres qu'elle déclare inutiles six mois plus tard : il ne faut pas qu'elle persévère dans cette voie désastreuse ; il faut, au contraire, qu'elle sache continuer ce qu'elle a commencé et qu'elle suive — pour ne parler que de la Chine — de sa constante sollicitude l'œuvre de M. Doyère à Fou-Tchéou et l'œuvre de M. Hourst dans le haut Yang-Tsé. Car, faute de cela, elle découragerait à jamais l'ardeur de nos compatriotes et elle paralyserait, sans aucune chance de retour, des initiatives comme celles qu'ont su prendre MM. Racine et Ackermann à Shanghai.

Publicité
(*Le Sémaphore de Marseille*, 29 novembre 1903)

SHANGHAI (Chine)
SERVICE RÉGULIER

Le voilier XX partira de Marseille, courant janvier prochain. Pour fret et renseignements, s'adresser à MM J. M. DAOUST & Cie, 36 a, quai du Canal, Marseille et, à Shang-Haï, à MM. RACINE, ACKERMANN & Cie, agents de la Cie Asiatique de Navigation sur le Yang-Tsé.

LANCEMENT D'UN PAQUEBOT

M. Doumer à Dunkerque. — Brillante cérémonie.
(*La Patrie*, 21 août 1905)

Dunkerque, 20 août. — M. Paul Doumer, président de la Chambre des députés, est arrivé aujourd'hui à midi à Dunkerque, pour présider la cérémonie du lancement du paquebot fluvial chinois *Li-Mao*. Ce paquebot fut construit pour la Compagnie asiatique de navigation de Shanghai, par les soins de la Société des Chantiers de France.

M. Fleury-Ravarin, député du Rhône, président du conseil d'administration de cette société, avait invité plusieurs membres du Parlement à assister à ce lancement. Les invités sont arrivés en même temps que M. Paul Doumer, par le train parti de Paris à huit heures et quart.

Un déjeuner a été servi à leur intention au casino de Malo-les-Bains. Ils repartiront à cinq heures vingt, par le train spécial qui les a amenés.

La cérémonie du lancement a eu lieu à deux heures et demie; elle a été extrêmement brillante ; une grande affluence se pressait aux portes du chantier. La musique du 110^e de ligne prêtait son concours.

Shanghai
UNE NOUVELLE COMPAGNIE DE NAVIGATION
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1906)

.....
J'ai éprouvé ce matin un véritable sentiment de joie ; je dirais presque d'orgueil. Par un heureux hasard, je passais sur le quai de France au moment où le *Li-mao* accostait à l'appontement que M. Nicolas Tsu construit pour la Compagnie asiatique de navigation.

Le fait en lui-même n'est presque rien : un bateau qui prend son mouillage. À réfléchir, cependant, on y voit autre chose : le premier effort, couronné de succès, d'une compagnie française inaugurant un service régulier sur le Yangtsé.

Ceux pour qui la critique est facile, et ils ne manquent certes pas à Shanghai, trouveront peut-être déplacé ce mouvement d'orgueil. Ils diront, que nous aurions pu éprouver un sentiment de honte, d'avoir été si longs à nous affirmer ; qu'il y a peu de gloire à venir presque bons derniers, après les Anglais, les Chinois, les Allemands, les Japonais.

Reconnaissons de suite la justesse de ces critiques dont l'amertume est peut-être pimentée d'une pincée de regrets de voir se présenter de nouveaux compétiteurs. Cette concession faite, reconnaissons bien vite l'esprit de suite et d'entreprise, la persévérance et l'acharnement de ceux qui triomphent aujourd'hui.

Messieurs Racine et Ackermann ne sont pas, en effet, sortis victorieux de la lutte sans heurts ni déceptions.

Je suis persuadé qu'ils regrettent de se savoir financés par une banque étrangère, puisqu'une banque française n'a pu, vu la rigueur de ses statuts, leur accorder, au moment de la pose de la première pierre de l'édifice, les conditions nécessaires à son achèvement.

Je les sais assez patriotes pour avoir éprouvé une déception à ce sujet, bien qu'en leur qualité de commerçants, ils aient eu à se réjouir de voir une banque étrangère assurer leur existence.

L'impression produite par le *Li-mao* arrivant à son poste a été des meilleures. Les Chinois s'arrêtaient en groupes nombreux pour l'admirer et se poser ma question du *who man belong* ? Pendant l'après-midi, c'était une fourmilière de visiteurs.

Nos reporters donneront, après la cérémonie inaugurative d'aujourd'hui, hui, les détails qui peuvent intéresser le public sur les dimensions, la disposition, les aménagements du *Li-mao*.

À l'heure actuelle, nous ne voulons nous occuper que de l'œuvre en elle-même et au nom de nos compatriotes, remercier messieurs Racine et Ackerman d'avoir mené à bien leur entreprise. Nous souhaitons à la Compagnie asiatique de navigation dont messieurs Racine, Ackermann et Cie sont les directeurs généraux, prospérité et succès.

Nous sera-t-il permis d'ajouter un dernier mot, pour rappeler l'homme qui, sans ostentation, mais par pur patriotisme, sans découragement ni lassitude, a donné à la Compagnie asiatique de navigation, l'aide de longues années d'expérience en Chine et a bien voulu convaincre ses amis chinois de placer leurs capitaux dans cette affaire.

Nous avons la certitude d'avoir l'approbation de messieurs Racine et Ackermann en rappelant ce fait. Cette observation n'enlève, d'ailleurs, rien à leurs mérites et à leur succès car, s'ils ont été aidés, c'est bien à eux que revient le mérite de la création de l'œuvre à laquelle nous applaudissons aujourd'hui.

Les membres du conseil d'administration de la Compagnie asiatique de navigation avaient invité les membres de la colonie française à l'inauguration du *Li-mao* qui a eu lieu vendredi 20 à cinq heures du soir.

Dès quatre heures et demie, la foule se pressait à bord. Vers cinq heures, la musique du « Guichen » jouait la *Marseillaise*, au moment où M. le consul général de France et

madame Ratard pénétraient dans le salon des premières, trop petit pour contenir la foule des visiteurs.

M. Racine prononçait alors le discours suivant :

Mesdames, Messieurs

Au nom du conseil d'administration de la Compagnie asiatique de navigation, je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue à bord du *Li-mao*, et je vous remercie d'avoir bien voulu vous rendre à notre invitation.

J'ose espérer que vous serez entièrement satisfaits de votre visite, et que, par la suite, notre compagnie aura l'honneur de vous compter parmi ses clients.

Vous me permettrez de vous dire quelques mots de notre société.

La Compagnie asiatique de navigation a été fondée à Shanghai le 15 janvier 1903, avec l'aide de capitaux français et chinois.

Pour diverses raisons, nous nous étions tout d'abord adressés à l'arsenal de Foochow pour la construction des bateaux destinés à la Compagnie asiatique de navigation, et notre premier navire était presque achevé, lorsque, par suite de la défection de cet établissement, nous avons dû faire annuler le contrat et nous retourner par ailleurs !

Tout était à refaire, nous n'étions pas plus avancés qu'au premier jour !

C'est alors que nous avons confié la commande de trois bateaux de rivière à la Société des Chantiers de France à Dunkerque.

Le *Li-mao* est le premier de ces trois bateaux. Il a été lancé le 20 août dernier en présence de monsieur Doumer qui, en acceptant de présider cette cérémonie, à laquelle notre consul général avait aussi tenu à assister, voulait sans doute nous montrer qu'il n'avait pas oublié la Compagnie asiatique de navigation, dont il facilita la fondation par son appui tant matériel que moral, alors qu'il était gouverneur général de l'Indo-Chine.

Parti une première fois de Dunkerque le 22 novembre dernier, le *Li-mao* dut y retourner pour se faire réparer, le feu ayant éclaté à bord alors qu'il était en relâche à Cherbourg.

Reparti le 16 janvier, il arrivait à Shanghai le 14 mars, après avoir effectué la traversée en 17 jours, à la vitesse moyenne de 10 nœuds 03.

Malgré le très gros temps qu'il rencontra dans la Manche et dans la Méditerranée, à aucun moment le capitaine n'eut la moindre crainte pour la sécurité de son bateau.

Le *Li-Fong*, notre deuxième navire, est arrivé avant-hier à Shanghai, après avoir effectué, lui aussi, une heureuse traversée.

Je saisis l'occasion d'adresser ici au capitaine Seite et au capitaine Lepetit, aux officiers du *Li-mao* et du *Li-Fong*, nos félicitations pour avoir su amener les bateaux qui leur étaient confiés, sans aucune avarie, et pour avoir effectué cette longue traversée dans d'aussi bonnes conditions.

Le *Li-ta*, notre troisième navire, a quitté Dunkerque le 7 courant, faisant route pour Shanghai.

Après bien des années d'attente et de soucis sans nombre, nous voici enfin arrivés un pied de notre exploitation, et dans quelques heures, le *Li-mao* quittera Shanghai pour effectuer son premier voyage sur le Yangtsé.

Mais nous ne nous faisons aucune illusion ! Le plus dur reste encore à faire !

Dans cette lutte, toute pacifique d'ailleurs, que nous allons engager avec les autres nations qui, malheureusement, nous ont devancés sur le Yangtsékiang, nous ne doutons pas du succès ; nous réussirons parce que nous voulons réussir, et vouloir, c'est pouvoir !

Nous comptons aussi pour cela sur le dévouement de tout notre personnel, nous savons par avance que nous ne serons pas déçus, et j'ajouterai que nous puiserons une nouvelle source d'énergie dans la fierté patriotique que nous éprouvons et que tout Français doit éprouver en voyant enfin le pavillon flotter sur le grand fleuve chinois.

Avant de terminer, qu'il me soit permis d'adresser ici l'expression sincère de notre reconnaissance à tous ceux qui ont bien voulu nous prêter appui pour mener à bien cette entreprise, à notre consul général, qui, depuis le début jusqu'à ce jour, n'a épargné ni son temps, ni ses bons conseils à notre jeune société qui a profité largement de sa haute expérience, au révérend Père Robert, à qui nous devons une partie de nos frontages [sic], et qui, grâce à l'influence qu'il possède et à l'estime dont il jouit auprès de tous les Chinois, facilita dans une large mesure la mise sur pied de notre société, à nos compatriotes, et enfin à tous nos amis chinois

Mesdames, Messieurs,

J'espère que vous voudrez bien vous joindre à moi pour boire au succès de la Compagnie asiatique de navigation, à son développement, à sa prospérité toujours croissante, mais avant, je tiens à adresser l'expression de mes remerciements à notre sympathique consul général et à messieurs les officiers de notre marine nationale qui ont bien voulu nous honorer de leur présence, et qui ont tenu, une fois de plus, à montrer tout l'intérêt qu'ils portent aux entreprises françaises en Extrême-Orient.

Monsieur le contre-amiral Boisse nous a exprimé ses regrets de ne pouvoir être des nôtres, nous le déplorons d'autant plus qu'il est retenu à Woosung pour des raisons de santé ; il a tenu toutefois à nous marquer sa sympathie en nous envoyant ses excellents musiciens, ce dont nous lui sommes profondément reconnaissants.

M. Ratard a répondu en ces termes

Monsieur le directeur,

Je vous remercie bien sincèrement des paroles flatteuses que vous venez de prononcer au sujet de mon rôle dans la fondation de votre société. Cette question de voir notre pavillon commercial flotter sur le Yangtze à côté de ceux de nos concurrents a toujours été une de celles qui m'ont le plus tenu au cœur depuis mon arrivée à Shanghai. C'est aussi une de celles auxquelles le ministère des affaires étrangères s'intéresse le plus vivement. Je n'ai pas besoin de passer ici en revue les vicissitudes par lesquelles a évolué notre projet primitif. Il suffit de constater maintenant que nos efforts ont abouti. Le voyage d'inauguration du *Li-mao* et l'arrivée du *Li-Fong* sur rade en sont des preuves indéniables. Il faut bien le dire et ne pas cesser de le répéter, c'est à l'énergie, à la force de volonté, à la persévérance et pourquoi ne pas l'ajouter, à l'entêtement intelligent de messieurs Racine et Ackermann que nous devons le succès de notre entreprise. Sans doute les bonnes volontés et les sympathies de l'Extrême-Orient, ne leur ont pas fait défaut ; mais là où, souvent, il y avait presque lieu de désespérer, ils ont continué la lutte quand même et leurs efforts ont été couronnés d'un succès qui, non seulement les honore grandement, mais rejaillit aussi sur la colonie française de Shanghai toute entière si probe et si travailleuse.

Parmi ceux qui nous ont aidés, nous devons cependant mentionner, avec une reconnaissance toute spéciale, deux hommes qui ont contribué, eux aussi, et puissamment, à faire triompher la cause de MM. Racine et Ackermann. Je veux parler de M. Doumer, président de la chambre des députés, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine, et de M. Beau, le gouverneur général actuel de notre grande colonie. Sans un moment d'hésitation et comprenant d'un seul coup d'œil la solidarité des intérêts qui doit exister entre notre possession de l'Indo-Chine, base de notre influence et de notre action en Extrême-Orient et nos colonies essaimées comme des postes d'avant garde dans les ports ouverts de la Chine, M. Doumer voulut bien, sur ma demande, concéder une subvention à notre future Société asiatique de navigation. M. Beau, que son passage à la tête de notre légation à Pékin mettait à même d'apprécier pleinement l'intérêt que présentaient pour notre expansion commerciale les projets que lui soumettaient messieurs Racine et Ackermann, maintint la décision de son prédécesseur et fit rédiger, par son administration, un cahier des charges aussi large, aussi libéral que

nous pouvions le souhaiter. C'est cette subvention qui est pour ainsi dire le pivot de toute l'affaire et qui nous permettra d'en entamer d'autres encore comme celle du cabotage de l'Indo-Chine et des côtes de la Chine, maintenant à l'étude. Honneur donc à eux deux et ce me sera un grand plaisir que de leur faire connaître la grande reconnaissance que leur garde la colonie française de Shanghai pour leur heureuse initiative.

Une chose qu'il est nécessaire aussi de ne pas passer sous silence, c'est la confiance que n'ont cessé de témoigner nos directeurs et actionnaires chinois, tout particulièrement messieurs Lieou et Tchu-Pao-san, pendant les temps d'épreuve que nous avons traversés. Ils en sont récompensés aujourd'hui en voyant le *Li-Mao* prêt à entreprendre son premier voyage avec un plein chargement dans ses cales. Cette coopération des capitaux français et étrangers est féconde en elle-même et elle se prêtera, je l'espère, dans l'avenir à d'autres combinaisons également fructueuses pour les intéressés.

Le commandant du *Guichen* prit alors la parole, expliquant que le contre-amiral Boyse, retenu à Wousong par une indisposition, l'avait chargé de le remplacer.

En quelques mots, il a félicité messieurs Racine, Ackermann and Cie, de leur beau succès, et comparé la situation des officiers de marine avec celle des commerçants qui, plus heureux que les premiers, ont le bonheur d'avoir près d'eux leurs charmantes compagnes.

C'est la première fois que le commandant venait à Shanghai qui est, pour les marins, le port favori d'Extrême-Orient; il est heureux de constater par lui-même la justesse de cette préférence. En terminant son discours, le commandant leva son verre en l'honneur des dames présentes.

Champagne, thé, sandwiches et gâteaux circulaient alors et les invités se dispersaient pour visiter le navire.

D'une longueur de 95 m., d'une puissance totale de 1.600 C.V., ce navire a trois ponts n'a pas mis plus de cinquante-sept jours pour accomplir sa traversée de Dunkerque à Shanghai, soit une vitesse moyenne en cours de route de 10 nœuds 3. C'est là un beau résultat. Au surplus, pas le moindre accident de machine.

Cela fait honneur à MM. Caillard et Cie, les constructeurs bien connus du Havre.

Le *Li-Mao*, qui peut porter en lourd 1.100 tonneaux environ, est spécialement aménagé aussi en vue des passagers. Son installation comporte tout le confort moderne : électricité, ventilateurs, salons, cabines de luxe, etc. Les aménagements pour passagers chinois de première et de seconde classe ont été l'objet de soins spéciaux.

Signalons tout particulièrement la disposition en petites tables des premières classes, l'agréable disposition des cabines de luxe avec salle de bains spéciale. Il y a place pour 40 passagers chinois de première classe, 80 de deuxième et 250 de troisième

C'est l'atelier de monsieur Nicolas Tsu qui s'occupa ici de la mise en état, du *Li-Mao*. Et puisque nous parlons d'une entreprise franco-chinoise, nous sommes heureux de constater, en passant, que le directeur de cet atelier a toujours trouvé l'appui le plus grand du côté des Français, et que, dans bien des cas, nos navires de guerre se sont adressés à lui. Cela n'a rien d'étonnant si l'on songe que l'ingénieur-conseil est français.

Le *Li-Mao* est paru hier matin avec un chargement presque complet. Les cabines réservées aux Chinois étaient toutes occupées ; les troisièmes étaient pleines.

Encore une fois, tous nos souhaits de réussite à la nouvelle compagnie.

Nous ne pouvons que joindre nos félicitations personnelles à celles qu'ont déjà reçues les hardis armateurs qui comptent bien ne pas en demeurer là et rêvent déjà de créer une Compagnie française des docks et appontements du Tang Ku, qui reliera le Siam et l'Indo-Chine française à tous les ports ouverts, des côtes de Chine jusqu'en Mandchourie.

C'est un véritable triomphe pour la France, étant donné l'état d'esprit des souverains chinois, de leur entourage et du peuple entier.

Une grande part du succès revient sans conteste à M. Ratard, le très actif et très aimable consul général de France en Chine, ainsi qu'à M. Beau, notre gouverneur général ; tous deux s'employèrent énergiquement à faire aboutir l'entreprise.

Ces deux éminents représentants de la République ont, tout comme certains de leurs devanciers de jadis, bien mérité de la Patrie et la France leur doit des félicitations.

Pour notre part, nous les prions d'agréer nos remerciements respectueux pour le beau succès remporté.

H. L.

BANQUE DE L'INDO-CHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 mai 1907)
(*Le Capitaliste*, 30 mai 1907)

.....
La Banque de l'Indo-Chine a pris une participation dans l'augmentation du capital d'une société française, la Compagnie asiatique de navigation, dont les bateaux circulent sur le Yangtsé, de Shanghai à Hankéou, et qui exploite également une ligne allant de Shanghai vers le Sud, à Ningpo.

.....
SOCIÉTÉ DES ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 août 1908)

.....
Les 60.000 fr. affectés à la réserve spéciale porteront à 120.000 fr. l'importance de cette réserve constituée en vue d'une dépréciation possible des titres de la Compagnie asiatique de navigation, en portefeuille. Cette Compagnie, dont l'apparition en Chine a été saluée par une baisse de tarifs de 50 %, souffre, aussi bien que les Compagnies similaires japonaises, allemande et anglaise, de la guerre de tarifs qui se livre actuellement. Une entente entre les compagnies serait susceptible de faire cesser les difficultés actuelles. D'ores et déjà, les premiers symptômes d'un acheminement vers cette solution se manifestent, mais la Compagnie asiatique de navigation est résolue, au cas où une solution tarderait à intervenir, à procéder à une liquidation.

.....
ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 août 1909)

.....
il est consacré une somme de 100.000 fr. à l'amortissement des actions de la Compagnie asiatique de navigation

.....
CORRESPONDANCES DE CHINE
(*Le Journal des débats*, 22 février 1910)

Au mois de septembre 1909, nous avons annoncé le départ pour l'Extrême-Orient du comte Charles de Polignac et de M. Jacques Faure ; nos deux compatriotes, qui doivent être maintenant aux confins du Thibet, ont passé au Seu-tohouan, à Tchen-tou, une partie du mois de décembre ; nous serons en mesure de publier au fur et à mesure quelques renseignements relatifs au grand voyage qu'ils ont entrepris au Seu-tchouan, au Kienchang et au Yunnan.

Voici une première lettre qui nous entretient de la navigation sur le bas Yang-tseu. ;

« En 1900, lors des événements qui mirent la Chine à feu et à sang, le Yang-tseu ou fleuve Bleu, le fleuve de Chine par excellence, l'artère centrale de l'empire du Milieu, n'était ouvert qu'aux Chinois et aux Anglais. Une des premières et meilleures maisons françaises de Changhaï, MM. Racine, Ackermann et Cie, aidée d'une subvention du gouvernement de l'Indo-Chine, décida alors de fonder la Compagnie franco-asiatique de navigation [sic] et d'organiser un service régulier de navigation à vapeur entre Changhaï et Hankéou par trois navires de construction française : le *Li-mao*, le *Li-fong* et le *Li-ta*.

Les trois vapeurs sont du même type : construits par les Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque, ils ont 85 mètres de long entre perpendiculaires et 13 mètres de large au maître couple : leur tonnage brut est de 1.725 tonnes et, « en lourd », ils peuvent porter jusqu'à 1.450 tonnes de marchandises. Leurs machines développent 1.852 chevaux et actionnent deux hélices permettant d'évoluer facilement sur le fleuve, très encombré. Aux essais, ces navires ont donné une vitesse de 12 nœuds passés. .

Le *Li-mao*, lancé en 1905, est venu par ses propres moyens de Dunkerque à Changhaï, effectuant le voyage sans incidents et sans avaries, en 57 jours, ce qui fait le plus grand honneur à son capitaine, M. Seite, qui commande encore le bateau sur le Yang-tseu. Le *Li-mao* est, d'ailleurs, un bateau historique, dans ce sens qu'il est le premier navire français affecté à un service régulier, pour passagers et marchandises, entre Changhaï et Hankéou, et desservant les ports intermédiaires du fleuve entre les deux villes.

Le personnel européen du *Li-mao* se compose de trois officiers de pont et de deux mécaniciens, le reste de l'équipage est chinois.

Le voyage entre Changhaï et Hankéou, escales comprises, aller et retour, est de huit jours ; le nombre de passagers chinois embarqués et débarqués pendant cette traversée est en moyenne de 1.200 à 1.460 ; les marchandises venant de l'intérieur pour se rendre à la côte, marchandises d'exportation, se composent surtout d'huile, de bois, de suif végétal, de sésames, de féveroles, de jute et de tabac. Les passagers européens payent 40 dollars mexicains (le dollar mexicain valant actuellement environ 2 fr.), pour aller de Changhaï à Hankéou, et 60 dollars mexicains pour faire le voyage aller et retour : la nourriture, qui est comprise dans ces prix, est aussi bonne et même meilleure que sur n'importe quel grand-courrier. Les passagers chinois, répartis en trois classes, payent, respectivement, nourriture comprise, 3 dollars 50 cents, 2 dollars 50 et 1 dollar 50.

Il y a beaucoup de concurrence en ce qui concerne cette navigation sur le bas fleuve : les Anglais ont deux Compagnies, Butterfield and Swire, Jardine-Matheson, et huit navires ; les Chinois, une Compagnie, la China-Merchants et cinq navires ; les Japonais, une Compagnie, la Nippon-Yusen-Kaisha et six navires ; les Allemands, une Compagnie, le Norddeutscher-Lloyd et trois navires. Il convient de rendre ici un juste hommage à nos nationaux français de Changhaï, à MM. Racine et Ackermann, qui n'ont pas hésité, malgré ces très fortes concurrences, avec une petite subvention de l'Indo-Chine, à mettre sur pied une affaire à capital aussi important que celle de la Compagnie franco-asiatique de navigation, chacun des trois navires coûtant environ 750.000 fr. à Dunkerque et 900.000 fr. environ rendu à Changhaï, et à doter le Yang-

teu de bateaux de rivière de tout premier ordre tels qu'on n'en avait pas encore vu en Chine.

JACQUES FAURE.

ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 septembre 1910)

.....
Les amortissements prévus dans la répartition ci-dessus permettront de ramener à 1 franc la valeur des actions de la Compagnie Asiatique de Navigation, qui est dans une situation peu satisfaisante... Par suite de la concurrence faite par des sociétés japonaise, allemande et chinoise et de la mauvaise adaptation des bateaux à la navigation du fleuve Bleu, elle n'a pas réussi dans son exploitation. L'amortissement proposé supprime complètement l'aléa de cette affaire.

ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 et 17 juin 1911)

ACTIF

	1909	1910
Portefeuille :		
Cie asiatique de navigation (492 actions)	99.800 00	1 00

NOUVELLES COLONIALES

Indo-Chine
LES SERVICES MARITIMES ET POSTAUX
(*La Dépêche coloniale*, 27 janvier 1912)
(*Le Temps*, 8 mars 1912)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Comite_comm.+indus._I.C.pdf

.....
Le service bimensuel de Singapore à Batavia doit être supprimé, et il en sera de même du service hebdomadaire Saïgon-Haïphong. D'autre part la Compagnie asiatique de navigation qui assurait le service sur le Yangtsé, de Shanghai à Hankéou, vient de disparaître. Or l'Indo-Chine subventionnait ces trois dernières lignes et va réaliser de ce chef une économie globale de 488.000 francs.

Le comité du commerce et de l'industrie demande en conséquence qu'une partie de cette disponibilité soit consacrée à prolonger jusqu'à Batavia le service annexe qui doit être maintenu tous les 28 jours entre Saïgon et Singapore.

.....
