

BULLETIN DU COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

Sous la direction de M. Robert de Caix de Saint-Aymour

Avec la collaboration de MM. Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle; Charles Mourey; Edouard Payen; Paul Labbé; Jean Imbart de la Tour; J.-H. Franklin, etc.

Adresser toutes les communications relatives à la rédaction au Bulletin du Comité de l'Asie Française, Paris — 19, rue Bonaparte, 19 — Paris.

SOMMAIRE

La Guerre.....	361
Le Problème russe : Transports et ravitaillements, par F. GUILLOTET.....	370
Au Thibet, par C. M.....	375
Une province chinoise en progrès : le Chantoung (suite), par FERNAND PILA.....	377
La question chevaline en Indo-Chine, par P. TUDERC.....	391
Asie Française : Les fonctionnaires et les concessions. — La réorganisation du service de la Trésorerie. — Le point d'appui Saïgon-Cap-Saint-Jacques. — Une réforme administrative au Cambodge. — La justice française et les Annamites..	395
Siam : Le mouvement du port de Bangkok en 1903.	397
Chine : Mouvement maritime en 1903. — Assassinat de missionnaires belges. — La situation dans le Kouang-si.....	398
Corée : Un emprunt pour le chemin de fer Séoul-Fousan. — Le commerce en 1903.....	399
Asie Russe : Port-Arthur. — Le Transmandchourien en 1903. — La navigation des fleuves en Sibérie Orientale. — Retour des blessés. — Hôpitaux. — Trains sanitaires. — Forçats anthropophages. — Les charbonnages de la région d'Oussouri. — Les prisonniers et la ligne contournant le lac Baïkal. — Le Caucase et le choléra.....	399
Turquie : Election du patriarche arménien. — Les quarantaines en Turquie. — Le chemin de fer de Bagdad. — Les chemins de fer d'Anatolie en 1903.	403
Arabie : La navigation dans les ports ottomans d'Arabie.....	404
Nominations officielles.....	405
Bibliographie.....	407
<b>CARTES</b>	
Graphique du théâtre des opérations de guerre en Mandchourie.....	363
Carte du Chantoung.....	379
Port de Tsing-tao.....	387

LA GUERRE

Si le mois qui vient de s'écouler n'a été marqué par aucune bataille décisive (1), il n'en a pas moins été fertile en événements de tout genre. Sur une situation militaire restée fort obscure, malgré des combats incessants dans la péninsule de Liao-toung et des assauts furieux livrés à Port-Arthur, sont venus se greffer des incidents diplomatiques dus à l'activité des croiseurs russes dans la mer du Japon, l'océan Pacifique et la mer Rouge. Pour la première fois depuis l'ouverture des hostilités, trois grandes puissances neutres, l'Angleterre, l'Allemagne, les Etats-Unis, ont élevé la voix. Ainsi s'est affirmée la répercussion mondiale de ce conflit russo-japonais dont la durée même rend les possibilités plus redoutables. Il n'y a pas eu d'orage, et peut-être n'y en aura-t-il pas, mais les gros nuages amoncelés ont dû donner à réfléchir aux esprits qui ne sont pas affligés d'un incurable optimisme. Si bien que, pour donner à l'histoire du mois sa physionomie exacte, il nous paraît équitable de distinguer dans notre examen la question militaire et la question politique.

..

Notre dernière relation s'arrêtait au moment où la grande armée russe de Mandchourie venait d'abandonner Kaï-ping aux troupes du général Oku (8 juillet). On se rappelle que cette armée, échelonnée dans le prolongement même de sa ligne de communications depuis Liao-yang jusqu'au delà de Ta-tchi-kiao en passant par Haï-tcheng, était au contact d'environ quatre divisions japonaises dans la direction du Sud, et menacée en même temps à l'Est par des for-

(1) Cet article était écrit avant la nouvelle de la bataille navale du 10 août.

ces ennemies maîtresses des cols de Fen-choui-lin, Ta-lin et Mo-tien-ling. En présence d'une situation aussi anormale, nous disions que la seule question qui se posait désormais était de savoir si Kouropatkine serait en mesure de rétrograder sans encombre sur Liao-yang et Moukden. Et de fait, tout le monde en conviendra, c'est avec une véritable anxiété que les télégrammes de Mandchourie étaient lus en France, tant on craignait d'y trouver la nouvelle d'un désastre russe. Il faut constater aujourd'hui, à la surprise générale, que la question posée il y a un mois reste toujours posée, et que, malgré les petits avantages remportés par les Japonais dans le domaine tactique, les affaires de Kouropatkine ne paraissent pas plus compromises à la date du 10 août qu'à celle du 10 juillet. On se prend dès lors à espérer que la stratégie japonaise, manifestement impuissante depuis quatre semaines à obtenir un résultat décisif, continuera à faire preuve de la même impuissance...

L'étude des dispositions prises récemment de part et d'autre et des combats qui en sont résultés nous permettra peut-être de nous former une opinion sur la matière.

\* \*

Depuis l'affaire de Kaï-ping, il y a eu en réalité, dans la péninsule du Liao-toung, deux théâtres d'opérations. Dans la région Tatchikiao-Haï-tcheng, le général Kouropatkine et ses trois lieutenants Stackelberg, Zaroubaïeff et Zassoulitch, étaient attaqués par les armées combinées des généraux Oku et Nodzu, tandis qu'à l'est de Liao-yang Kuroki, isolé, était aux prises avec le général Keller. Nous ne prétendons pas que cet isolement de Kuroki l'empêchât de recevoir les instructions du maréchal Oyama, commandant en chef des trois armées japonaises; mais outre qu'il n'y avait pas contact entre les troupes de Kuroki et celles de Nodzu, son plus proche voisin, l'objectif de Kuroki était distinct des autres. *Il n'y avait donc pas convergence d'efforts de la part des trois généraux japonais, et nous n'hésitons pas à trouver ici une première explication de l'échec de leur stratégie.*

Comment les forces adverses étaient-elles réparties sur les deux théâtres d'opérations? Quoi qu'on doive se montrer très prudent dans ses affirmations, la méthode des recoupements, c'est-à-dire le rapprochement des télégrammes, et le contrôle de l'un par l'autre, permet d'approcher suffisamment de la vérité.

Du côté russe, Kouropatkine, avant de pousser au Sud la pointe que l'on sait, avait eu soin d'organiser très fortement la garde de ses communications, et avait maintenu à cet effet dans la région de Liao-yang le 2<sup>e</sup> corps sibérien (3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> divisions) et le 10<sup>e</sup> corps d'Europe, arrivé tout entier à Liao-yang dès les premiers jours de juillet, et ne comptant pas moins de quatre divisions. Cette masse avait pour mission essentielle de s'opposer aux tentatives de Kuroki pour atteindre

la voie ferrée. Le 3<sup>e</sup> corps sibérien (général Zassoulitch) était à Haï-tcheng et Si-mou-tcheng pour surveiller les directions dangereuses de Ta-lin et de Fen-choui-lin. Seuls les 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> corps sibériens (Stackelberg et Zaroubaïeff) étaient destinés à opérer au sud de Haï-tcheng.

Nous avons donné dans le Bulletin de juillet la composition probable des trois armées japonaises Oku, Nodzu et Kuroki : les événements du mois nous donnent la possibilité de préciser quelques points restés douteux. Contrairement à l'hypothèse que nous avons formulée, il ne semble pas qu'aucune division de l'armée Nodzu ait pris part aux combats de Kaï-ping. Mais comme plusieurs rapports concordent pour noter en ce point la présence de quatre divisions japonaises, il faut en conclure que la 8<sup>e</sup> division, que nous avions dubitativement attribuée à l'armée Nodzu, était en réalité sous les ordres d'Oku, en même temps que les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, et 5<sup>e</sup>. Il ne restait donc à l'armée Nodzu, débarquée à Ta-kou-Chan et ultérieurement concentrée à Siou-yen, que les 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> divisions. Comme nous le verrons plus loin, il y a lieu de supposer que cette armée a été renforcée par la Garde, qui faisait primitivement partie de la 1<sup>re</sup> armée (elle était au Yalou), mais que sa situation à Ta-lin isolait complètement des deux autres divisions de Kuroki (2<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup>) massées vers Mo-tien-ling. En résumé, c'est l'armée Kuroki qui aurait été diminuée au profit des deux autres, et sa faiblesse relative expliquerait sa longue inaction dans la première partie du mois de juillet, son activité intermittente à partir du 16, et finalement son impuissance à menacer sérieusement Liao-yang.

On peut faire à cette hypothèse sur la répartition et la force des armées japonaises plusieurs objections.

La première est que des effectifs aussi restreints, notamment pour l'armée Kuroki, rendent inexplicables les détails qui nous ont été télégraphiés sur les différents combats livrés à l'Est de Liao-yang. Il est invariablement question de gros contingents. Quoique les colonnes formées soient nombreuses, il est rare qu'on fasse mention d'une colonne inférieure à une division. Nous avouons n'avoir aucune confiance dans les renseignements donnés de part et d'autre sur le nombre des combattants. Il est à remarquer d'abord que nous ne connaissons les effectifs japonais engagés dans une affaire que par les rapports russes, et *vice versa*. Et cela est tout naturel : il serait naïf de la part d'un belligérant de donner le détail de ses propres troupes dans des dépêches destinées à la publicité. Mais on s'explique aisément qu'il soit enclin, quand il essaie de préciser les forces ennemies à qui il a eu affaire, à en exagérer l'importance : l'échec n'en est que plus pardonnable, et le succès n'en est que plus glorieux. Au reste, toute question de bonne foi mise à part, cette tendance à l'exagération du nombre des unités adverses est générale. Tous les officiers ont pu constater qu'elle se manifeste aux grandes manœuvres aussi bien qu'à la guerre : une compa-

gnie aperçue sur une crête est bien vite transformée en bataillon, un peloton en escadron. L'artillerie est peut-être la seule arme qui se prête à une évaluation à peu près exacte.

L'objection tirée des effectifs engagés ne nous semble donc pas avoir une très grande valeur.

On s'explique plus difficilement que la masse considérable affectée par Kouropatkine à la région de Liao-yang ne soit pas parvenue à écraser un adversaire aussi inférieur en nombre. Mais tout dépend des instructions laissées par le généralissime à ses subordonnés, et de la manière dont elles ont été interprétées. Il est possible que l'ordre ait été de ne pousser dans la zone montagneuse que de simples reconnaissances offensives pour se renseigner sur les forces réelles de Kuroki, et dans le cas où celui-ci reprendrait sa marche en avant, de ne lui opposer que des détachements de faible importance pour le retarder, le gros du rassemblement russe restant à Liao-yang et conservant sa liberté de manœuvre. S'il en a bien été ainsi, l'événement décisif que tout le monde attendait dans le voisinage de Liao-yang ne pouvait s'y produire, et ce qui s'est passé depuis un mois de ce côté se conçoit au contraire aisément, une fois admise la médiocrité des effectifs japonais.

En revanche, on peut objecter, avec plus de raison, que nous n'avons jusqu'à présent cherché à situer sur le théâtre de la guerre que douze divisions de l'armée de première ligne du Japon (1), la 13<sup>e</sup> et dernière (celle de Yéso, qui porte le n<sup>o</sup> 7) n'ayant encore été signalée nulle part. Et il faut se demander si l'on ne commet pas une erreur en supposant que cette armée de première ligne est actuellement seule à tenir la campagne.

C'est le moment d'ouvrir une parenthèse concernant l'état militaire du Japon et l'organisation de ses forces de deuxième ligne.

\* \*

L'armée japonaise comprend (2) :

- 1<sup>o</sup> L'armée active et sa réserve ;
- 2<sup>o</sup> L'armée de dépôt ;
- 3<sup>o</sup> L'armée territoriale et sa réserve.

L'armée active et l'armée de dépôt sont alimentées chacune directement par le contingent, sans qu'un homme puisse passer de la première dans la seconde.

Après l'élimination des hommes impropres au service, ceux qui sont reconnus aptes sont classés d'après leur force physique. Un premier décret impérial élimine les plus faibles, et les verse directement dans l'armée de dépôt. Ils forment la 2<sup>e</sup> catégorie du contingent, les plus robustes constituant la première.

Un second décret impérial détermine l'effectif à conserver définitivement dans l'armée active. Il

(1) Neuf dans la péninsule de Liao-toung, et trois devant Port-Arthur (les 1<sup>re</sup>, 6<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup>).

(2) Renseignements empruntés à la *Revue militaire de l'Etranger* (février 1904).

est alors procédé à un tirage au sort auquel participent tous les hommes de la 1<sup>re</sup> catégorie. Les moins favorisés par le sort sont incorporés dans les corps de troupe, où ils servent trois ans. Les autres sont versés dans l'armée de dépôt, et légalement soumis à deux convocations. Mais pour des raisons budgétaires ils n'ont été jusqu'ici appelés qu'en très petit nombre, pour quelques divisions seulement, et durant une très courte période.

Le résultat de cette organisation est qu'en 1902, sur un total de 428.000 jeunes gens âgés de 20 ans, 191.000 ont été déclarés propres au service, et 45.000 seulement incorporés dans l'armée active, soit environ 10 0/0 du contingent ! On voit donc, d'une part que le mode de recrutement de l'armée active aboutit à une véritable sélection physique, et d'autre part que le Japon a toute facilité pour accroître considérablement son armée, le jour où ses finances le lui permettront.

Après avoir passé 3 ans dans l'armée active et 4 ans dans la réserve (ou 7 ans dans l'armée de dépôt), les hommes sont versés dans l'armée territoriale pour 5 ans, et dans la réserve de l'armée territoriale pour 8 ans. Jusqu'à présent les seuls territoriaux ayant une instruction militaire sont ceux qui ont passé par l'armée active.

Sur le pied de guerre, la composition de l'armée japonaise est la suivante :

#### 1<sup>o</sup> Armée active de campagne :

- 13 divisions mobilisées ;
- 2 brigades indépendantes de cavalerie (à 2 régiments) ;
- 2 brigades d'artillerie (à 3 régiments de 6 batteries) ;
- 19 bataillons d'artillerie de forteresse ;
- 1 bataillon de chemin de fer.

#### 2<sup>o</sup> Armée de dépôt :

- 52 bataillons d'infanterie ;
- 17 escadrons de cavalerie ;
- 19 batteries d'artillerie ;
- 13 compagnies du génie ;
- 13 compagnies du train.

*On a prévu le groupement de ces unités en brigades mixtes comprenant 6 à 8 bataillons d'infanterie, 1 escadron, 1 batterie, 1 compagnie du train et les services accessoires.*

#### 3<sup>o</sup> Armée territoriale :

- 52 régiments d'infanterie à 2 bataillons ;
- 34 escadrons de cavalerie ;
- 19 régiments d'artillerie à 4 batteries ;
- 13 bataillons du génie à 2 compagnies ;
- 19 bataillons d'artillerie de forteresse à 2 compagnies.

Ces troupes peuvent être affectées aux places fortes, aux étapes, à la défense des côtes ou des points stratégiques. *La loi prévoit aussi leur groupement en brigades mixtes destinées à tenir campagne.*

#### Effectif des formations mobilisées :

Armée de dépôt.....	340.000 hommes
Armée active.....	50.000 —
Armée territoriale.....	130.000 —

Total 520.000 hommes

Des unités appartenant à cette armée de dépôt et à cette armée territoriale, groupées comme il est dit ci-dessus, tiennent-elles actuellement campagne en Mandchourie ? Il est bien difficile d'être affirmatif à cet égard. Pourtant nous avons été frappés par deux nouvelles qui ont passé à peu près inaperçues dans la presse, ce qui est souvent le sort des nouvelles importantes. Une correspondance de Tokio mentionnait le courage déployé dans un engagement par un corps de réservistes. Comme il serait un peu tard pour faire l'éloge des réservistes incorporés dans l'armée active, il y a lieu de penser que le mot *réservistes* est impropre et qu'il s'agit là d'un corps de seconde ligne. Il faut encore citer, dans cet ordre d'idées, un télégramme de Kouropatkine relatant que des balles d'infanterie japonaise de deux modèles différents ont été trouvées sur le terrain d'un combat. Or le fusil Arisaka modèle 1897, de 6<sup>mm</sup>5, donné d'abord aux divisions actives, ne devait remplacer que progressivement le fusil Murata de 8<sup>mm</sup> à magasin de l'armée de dépôt, et l'ancien Murata de 11<sup>mm</sup> de l'armée territoriale, analogue à notre fusil Gras. La transformation de l'armement n'était pas achevée il y a un an. Le télégramme de Kouropatkine peut donc être une indication précieuse.

Assurément la presque totalité des hommes de l'armée de dépôt et un très grand nombre de l'armée territoriale n'ayant reçu aucune instruction militaire, il a fallu un certain temps pour les dégrossir et les rendre utilisables. Mais il y a six mois que la guerre a éclaté, et le temps n'a pas manqué aux instructeurs japonais. Reste à savoir si ces instructeurs ont été en nombre suffisant, et si le problème délicat de l'encadrement des unités de seconde ligne a pu être résolu. Par suite de la rapide augmentation de l'armée, il y avait depuis quelque temps pénurie d'officiers au Japon. Si les récents combats ont prouvé que les corps actifs étaient très suffisamment commandés, il semble difficile qu'il en soit de même des brigades de l'armée de dépôt ou de la territoriale, et que l'État-Major japonais puisse songer à les réunir en corps destinés à opérer isolément. Mais rien ne dit qu'elles soient incapables de jouer leur rôle, même en rase campagne, si on les maintient en liaison étroite avec des unités actives (1).

•••

En attendant que cette question des effectifs japonais engagés en Mandchourie puisse être élucidée, il ne nous reste qu'à relater les opérations qui viennent de s'y dérouler.

On sait aujourd'hui que l'avance de l'armée Oku sur Kaï-ping n'était pas un mouvement isolé. Elle était appuyée par l'armée Nodzu, venue de Ta-kou-chan et de Siou-yen, et dont on savait peu

de chose depuis son occupation de l'important passage de Fen-choui-lin. Le général Nodzu s'était mis en marche sur deux colonnes, la première se dirigeant vers Ta-tchi-kiao par Tangtsi, la seconde vers Si-mou-tcheng. Chacune des colonnes n'avancait que lentement, obligée de pousser devant elle de petits détachements russes. Néanmoins, le 10 juillet, la colonne de gauche opérait sa jonction avec les troupes du général Oku, maître depuis deux jours de Kaï-ping. Quant à celle de droite, elle était, le 15 juillet, au sud-est de Si-mou-tcheng, recevait à cette date des renforts (très probablement des contingents faisant partie de la Garde et venus de Ta-lin), et marquait ensuite un long temps d'arrêt, car ce n'est que le 30 et le 31 juillet qu'elle attaquait la position de Si-mou-tcheng, craignant, semble-t-il, de s'y trouver trop en pointe, tant que le général Oku ne serait pas maître de Ta-tchi-kiao.

Le 24 juillet, à la suite d'un combat de deux jours, cette bifurcation de Ta-tchi-kiao, point de croisement des voies ferrées d'Inkéou et de Port-Arthur, était abandonnée par les généraux russes Stackelberg et Zaroubaïeff. Les détails de ce combat sont encore mal connus, et par conséquent sans intérêt. Notons simplement, pour l'acquit de notre conscience, que les Japonais prétendent avoir eu affaire à 5 divisions russes, et les Russes à 4 divisions japonaises. Les Russes accusent une perte de 600 hommes, et les Japonais de 800. Ces derniers reconnaissent, en outre, pour la première fois, que le feu des batteries russes a mis en échec pendant de longues heures leur propre artillerie.

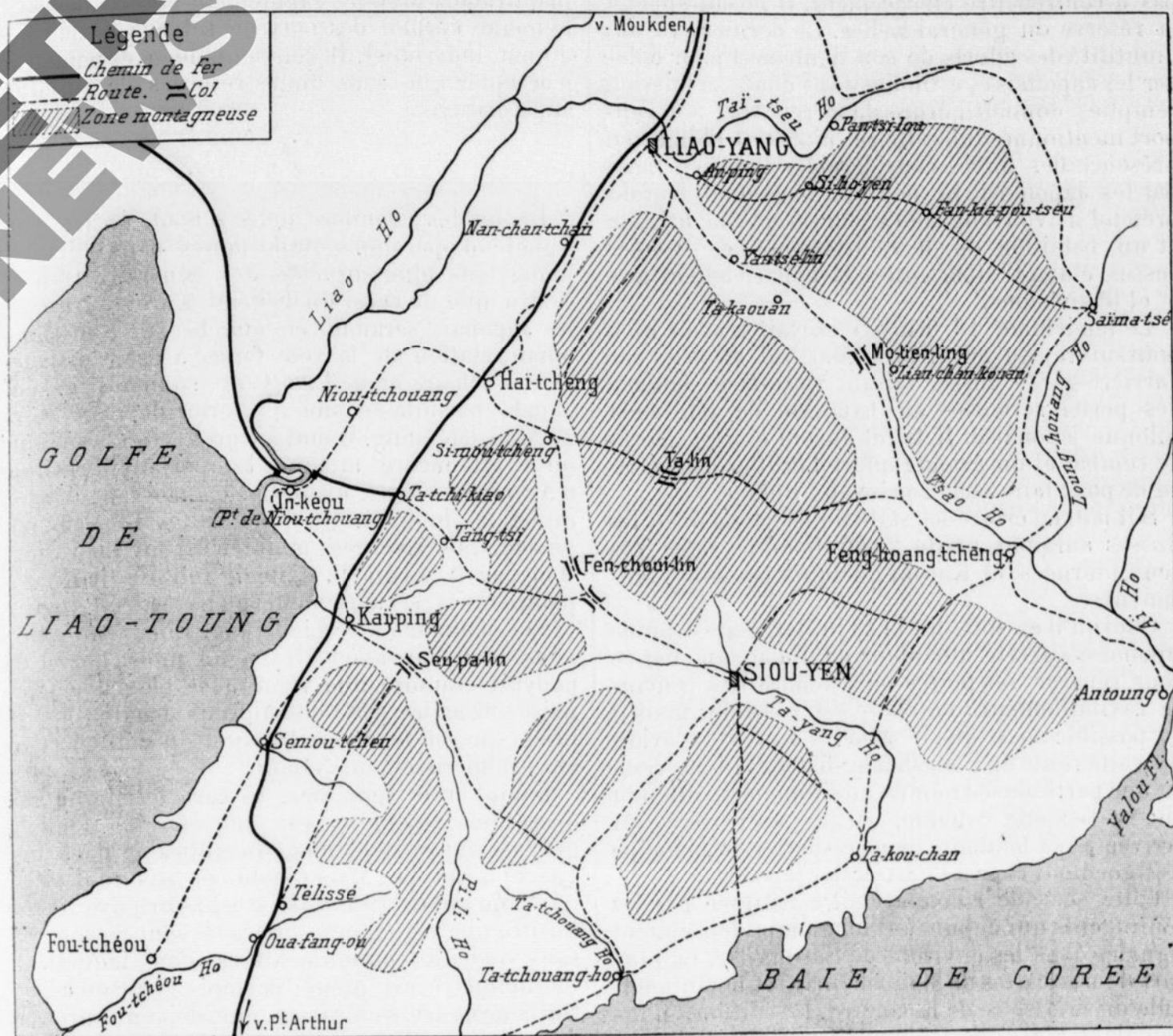
L'abandon de Ta-tchi-kiao par les Russes n'avait d'importance qu'au point de vue de la possession d'Inkéou qui tombait forcément au pouvoir des Japonais. Le 29 juillet, le maréchal Oyama télégraphiait qu'une division japonaise venait d'y faire son entrée, trouvant le pavillon français hissé sur les édifices publics russes. Ainsi se réalisait un des desiderata de l'État-Major japonais, la ligne de communications et de ravitaillement (1) prise par la riche vallée de Liao-ho.

Il n'y a guère que 25 kilomètres de Ta-tchi-kiao à Haïtcheng, mais il ne faut pas moins de sept jours aux colonnes du général Oku pour franchir cette distance et arriver au contact des arrière-gardes de Stackelberg et de Zaroubaïeff qui ont fait halte au Sud de Haïtcheng (31 juillet). Nouvel engagement de quarante-huit heures, où de part et d'autre l'artillerie joue le rôle prépondérant. Cette affaire semble avoir été moins meurtrière que celle qui se déroulait le même jour à Si-mou-tcheng, mettant aux prises la flanc-garde que Kouropatkine avait disposée à ce nœud de routes avec la colonne de droite de l'armée Nodzu. Ici la supériorité des effectifs japonais est manifeste, et il en coûte aux Russes 2.000 hommes et 6 canons, contre une perte globale de 800 Japonais.

Les avant-gardes japonaises arrivaient donc

(1) Elles seront vraisemblablement commandées par des officiers de réserve, dont les conditions de recrutement sont identiques à celles en usage en Allemagne. Tous les deux ans, ils sont astreints à une période d'instruction de cinq semaines.

(1) Jusqu'au dernier moment, les Russes paraissent avoir fait d'Inkéou un entrepôt de munitions. Coïncidant avec l'évacuation d'Inkéou, on signalait l'heureuse arrivée à Port-Arthur d'un navire, le *Niou-tchouang*, apportant 65.000 projectiles.



simultanément à Haï-tcheng et à Si-mou-tcheng : on voit qu'à défaut de liaison entre les colonnes, les Japonais élèvent l'alignement des têtes de colonnes à la hauteur d'un principe...

Entre temps, des débarquements considérables se préparaient à Inkéou. Quelques jours avant leur départ, les Russes avaient signalé une flotte de vingt transports, escortés par des bâtiments de guerre et] croisant dans le voisinage (1) de l'embouchure du Liao-ho. Toujours prudents, les Japonais ne mirent pas leurs troupes à terre au lendemain du combat de Ta-tchi-kiao, et attendirent pour cette opération que les Russes eussent reculé jusqu'à la hauteur de Haïtcheng (4<sup>or</sup> août). La flotte de transports signalée correspond à peu près à l'effectif d'une division. Est-ce la 7<sup>e</sup> division (de Yeso) qui apparaît enfin? Sont-ce des unités de seconde ligne? Nous l'ignorons encore absolument.

\* \*

Tandis que ces événements se passaient au Sud

(1) Ceci explique le relâchement constaté à la même époque dans le blocus du Port-Arthur.

de Haï-tcheng, les forces en présence dans la région de Liao-yang ne restaient pas inactives. De ce côté, l'initiative des opérations fut prise par les Russes. Un rapport détaillé de Kouropatkine nous apprend qu'étant depuis l'affaire du col de Mo-tien-ling sans nouvelles de l'armée Kuroki, le général Keller résolut d'exécuter une reconnaissance dans la direction de Lian-chan-kouan, où il supposait que Kuroki avait établi son quartier général. Il se mit en marche sur trois colonnes, celle du milieu, la principale, suivant la grande route de Liao-yang à Feng-hoang-tcheng (1). Conservant sous la main une réserve générale, il ne dépassait pas de sa personne le point de Takaouan. Les avant-postes japonais furent attaqués, le 17 au matin, et repoussés sur la position principale. Ce fut en vain que le général Kaschtalinsky essaya d'enlever cette dernière. Considérablement gêné par l'artillerie de montagne japonaise, que les lourdes pièces russes de campagne ne parvenaient

(1) Le correspondant du *Times* dit que cette colonne se composait de 14 bataillons et de 12 pièces d'artillerie. Une batterie et demie pour un effectif d'infanterie supérieur à celui d'une division! On voit comme il faut se fier à ces dénombrements de forces!

pas à contrebattre efficacement, il faisait appel à la réserve du général Keller. Ce dernier, voyant l'inutilité des efforts de son lieutenant pour déloger les Japonais et estimant sans doute sa mission remplie, donnait l'ordre de la retraite. Son rapport mentionne que cette retraite était obligée en présence des forces considérables mises en ligne par les Japonais. Et pourtant le général Kuroki prétend n'avoir engagé ce jour-là qu'une brigade et un bataillon de la 2<sup>e</sup> division. Les troupes russes étaient sibériennes et appartenaient aux 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> divisions.

Le lendemain 18, Kuroki croyait n'avoir qu'à poursuivre son adversaire. Mal lui en prit, car l'arrière-garde russe, faisant volte-face, infligea des pertes sérieuses au bataillon de tête de la colonne japonaise. Il fallut encore quatre heures de combat et un grand renfort d'artillerie de montagne pour faire lâcher prise aux Russes.

S'il faut en croire les statistiques japonaises, les Russes auraient perdu 2.000 hommes dans ces deux journées, et Kuroki quelques centaines seulement.

Quoi qu'il en soit, dès le 19 juillet, cette colonne japonaise s'arrête à hauteur de Takaouan. Est-ce pour réparer ses pertes ou attendre des convois de ravitaillement? La chose est possible; mais il est possible aussi que le général Kuroki, n'ayant sur cette route de Feng-hoang-tcheng à Liao-yang qu'une partie de son monde, ait simplement attendu que sa seconde colonne, encore en arrière, fût arrivée à sa hauteur, pour respecter le principe d'alignement cher à l'Etat-Major japonais.

Cette seconde colonne était constituée par les contingents qui depuis fort longtemps déjà étaient signalés dans les environs de Saï-ma-tsé. La plupart de nos cartes de Mandchourie, et notamment celle du ministère de la Guerre (1<sup>re</sup> édition), n'indiquaient à Saï-ma-tsé qu'une route se dirigeant vers Moukden, et c'est pourquoi l'on s'obstinait à prêter à Kuroki l'intention de se porter directement sur cette dernière ville. On sait aujourd'hui que de Saï-ma-tsé part une route qui rejoint Liao-yang par Fan-kia-pou-tseu, Si-ho-yen et An-ping. C'est cet itinéraire que Kuroki avait donné à une fraction de son armée, et ce mouvement n'avait pas échappé aux Cosaques, puisque le 20 juillet Kouropatkine indiquait des bivouacs ennemis à Fan-kia-pou-tseu.

Le 31 juillet, Kuroki est en état d'attaquer simultanément dans les deux directions convergent à An-ping. Le choc se produit au Nord à Si-ho-yen, au Sud à Yan-tse-lin, et ne dure pas moins de deux jours. Les Russes se retirent encore, après avoir fait à Yan-tse-lin une perte cruelle dans la personne du distingué général Keller, tué par un éclat d'obus.

C'est à Si-ho-yen que le 10<sup>e</sup> corps russe d'Europe aurait reçu le baptême du feu (fractions de la 9<sup>e</sup>, de la 31<sup>e</sup> et de la 35<sup>e</sup> division). D'après les correspondances anglaises, ces unités n'auraient pas fait preuve d'une instruction tactique supérieure à celle des troupes sibériennes. Ce serait la même lourdeur dans les mouvements, la même

inaptitude à prendre rapidement l'ordre dispersé, le même emploi des feux de salve, à l'exclusion du feu individuel. Il convient, bien entendu, de n'accepter que sous toutes réserves de pareilles appréciations.

..

Depuis les premiers jours d'août, on n'a plus signalé d'opérations importantes dans le Liao-toung, pas plus du côté des généraux Oku et Nodzu que de celui du général Kuroki. Au Sud, les Japonais seraient en marche sur Nan-chan-tchan, station de la voie ferrée à égale distance de Haï-tcheng et de Liao-yang, soutenus sur leur gauche par une division qui serait déjà maîtresse de Niou-tchouang. Quant à Kuroki, rien n'indique qu'il ait encore attaqué l'importante position d'An-ping, défense avancée de Liao-yang dans la direction de l'Est. Quoique toutes les colonnes japonaises convergent maintenant sur Liao-yang, il ne paraît pas que la ligne de retraite de Kouropatkine soit sérieusement menacée, s'il juge à propos d'abandonner Liao-yang. Elle l'était, selon nous, bien davantage il y a un mois, quand on pouvait craindre une vigoureuse offensive japonaise, exécutée avec des moyens d'action appropriés, sur un point quelconque du cordon russe alors démesurément étendu.

Depuis trois semaines, la caractéristique des opérations japonaises est une extrême lenteur, qui serait véritablement inexplicable dans une guerre d'Europe. Mais n'oublions pas qu'il s'agit ici d'une guerre *coloniale*, c'est-à-dire ayant pour théâtre une région inhospitalière, sans ressources, sans voies de communications, dans laquelle le thermomètre est monté ce mois-ci jusqu'à 50°! On conçoit les souffrances que doivent éprouver dans de pareilles conditions les troupes en campagne. Le prince Jaime de Bourbon, dont on ne peut suspecter la sincérité et qui n'est pas russo-phobe, décrivait d'une façon saisissante, dans une correspondance récente, la misère des bivouacs russes après le combat de Télissé. Kouropatkine lui-même indique, dans son rapport ayant trait à l'affaire de Haï-tcheng, les minutieuses précautions qu'il a dû prendre pour que les marches de l'infanterie ne fussent pas aussi calamiteuses qu'une bataille. Il est peu probable que sous ce rapport la situation soit plus brillante dans les rangs japonais.

..

Nous serons, ce mois-ci encore, très sobres de renseignements sur le siège de Port-Arthur. Le principal document qui soit en notre possession est la dépêche du général Stœssel qui parvenait le 7 août à Pétersbourg. Sa brièveté et son importance nous font un devoir de la reproduire textuellement ici :

« Je suis heureux de faire connaître à Votre Majesté que nos troupes, dans un combat de trois jours, les 26, 27 et 28 juillet, repoussèrent toutes

les attaques de l'ennemi, auquel nous infligeâmes de grandes pertes.

« Le moral des troupes de la garnison est excellent.

« L'escadre a aidé puissamment au bombardement des flancs ennemis.

« Les pertes pendant ces trois jours ont été de 1.500 soldats et 40 officiers tués ou blessés. Sur le rapport de Chinois et de prisonniers, les Japonais auraient perdu 10.000 hommes; ils n'ont pas eu le temps d'emporter les morts et les blessés.

« L'armée est dans l'enthousiasme. »

Il y a déjà quelque temps que la gravité des combats qui se livraient autour de la place forte ne pouvait plus être mise en doute, mais le silence obstiné gardé par les Japonais faisait présager qu'ils n'avaient pas de triomphe à célébrer. Un laconique message de Tokyo avait simplement annoncé, le 31 juillet, que 50 officiers japonais avaient été mis hors de combat. Il est probable qu'ils l'ont été dans les trois journées que relate la communication du général Stœssel. Quant au chiffre de 10.000 Japonais tués, il est naturellement douteux puisqu'il n'a été donné que par des Chinois et des prisonniers, mais il n'est pas invraisemblable, les attaques de vive force d'une position fortifiée étant parmi les opérations de guerre les plus sanglantes, surtout quand elles échouent.

Il est à regretter que l'annonce de ce grand succès russe ait été suivie presque immédiatement de la nouvelle de l'enlèvement par les Japonais d'une position, dite colline du Loup, située à l'Ouest de la presqu'île du Tigre, et par conséquent au Sud-Ouest de la ville. Il est impossible de dire à quel point l'occupation de cette colline par les assiégeants compromet la sécurité de la place, mais il paraît qu'elle est fort gênante pour l'escadre. On sait que les bâtiments de fort tonnage ne peuvent mouiller que dans une toute petite partie du port intérieur et n'ont aucune liberté de manœuvre (1) : on conçoit donc que des batteries de siège établies à bonne portée puissent les mettre en mauvaise posture.

Ce sera peut-être la cause déterminante de la sortie de cette escadre qui ne peut se maintenir indéfiniment sous la protection d'une forteresse destinée à tomber un jour. L'attention se reportera alors de nouveau sur les opérations navales. Celles du mois dernier, en dehors des raids des croiseurs de Vladivostok et des prises des croiseurs auxiliaires dont nous allons parler, ont présenté peu d'intérêt. Elles se bornent à deux rencontres de torpilleurs et contre-torpilleurs russes et japonais qui auraient coûté quelques unités à chacun des deux partis, et à un duel d'artillerie entre les croiseurs *Askold*, *Bayan*, *Pallada* et *Novik* et une division de croiseurs japonais : deux de ces derniers, au dire de l'amiral Alexeïeff, auraient été avariés.

(1) On se demande même si Port-Arthur serait de taille à abriter l'escadre qui s'y trouve actuellement, augmentée de l'escadre de la Baltique.

\* \*

Nous arrivons maintenant aux incidents diplomatiques du mois. Rappelons brièvement les faits qui leur ont donné naissance.

Depuis longtemps déjà la Russie se préoccupait d'arrêter la contrebande de guerre exercée au profit du Japon par les Compagnies de navigation anglaises, allemandes et américaines. Elle avait d'ailleurs donné, dès le début des hostilités, le sens le plus large à ce terme de contrebande qui devait s'entendre, selon elle, non seulement de munitions de guerre, mais aussi de charbon, de denrées alimentaires et de matériel de chemin de fer. Elle en avait officiellement prévenu les puissances neutres : aucune n'avait protesté, la menace ne semblant pas devoir être suivie d'effet.

Ne pouvant compter que sur ses croiseurs de Vladivostok pour gêner la contrebande américaine, le gouvernement russe estima qu'il avait tout intérêt à attaquer la contrebande anglaise et allemande au sortir du canal de Suez, en utilisant la Flotte volontaire de la mer Noire.

On sait que cette flotte est née du régime spécial que les traités internationaux ont imposé à la navigation de cette mer : aucun bâtiment de guerre ne doit franchir le Bosphore, ni dans un sens ni dans l'autre. La création du grand établissement maritime de Vladivostok ayant nécessité des relations fréquentes entre les ports de la mer Noire et l'Extrême-Orient, les Russes imaginèrent une flotte tenant le milieu entre une flotte de guerre et une flotte commerciale, c'est-à-dire montée par des marins de l'Etat et commandée militairement, mais naviguant sous le pavillon commercial, et ne devant pas, en temps de paix, montrer d'artillerie à bord. Ils prévoyaient d'ailleurs la transformation des bâtiments de cette flotte en croiseurs auxiliaires pour le temps de guerre.

Il est probable que, si cette transformation s'était effectuée dans le but d'aller livrer bataille à l'escadre japonaise dans la mer Jaune, l'Angleterre et l'Allemagne n'y auraient trouvé aucun inconvénient. Malheureusement les deux meilleurs navires de la Flotte volontaire, le *Petersbourg* et le *Smolensk*, reçurent l'ordre non pas de partir pour l'Extrême-Orient, mais de guetter dans les parages de Suez les navires que des informations particulières signalaient comme suspects de contrebande. Presque simultanément on apprend que le vapeur allemand *Prinz Heinrich*, arrêté par le *Smolensk*, a vu sa correspondance pour le Japon saisie, et que le *Malacca*, de la *Peninsular and Oriental*, dont une partie de la cargaison est constituée par des munitions de guerre, repasse le canal de Suez sous le commandement d'un officier du *Petersbourg*.

C'est un tolle général dans les journaux anglais et allemands. Les lettres sont-elles devenues contrebande de guerre? demande avec aigreur la presse d'outre-Rhin. Est-il admissible, interrogent le *Times* et ses confrères, qu'un navire change de pavillon comme un ballot d'étiquette, com-

merciale en deçà du Bosphore, militaire au delà? Au reste, la saisie du *Malacca* est d'autant plus injuste que le capitaine de ce bâtiment a formellement déclaré que les munitions de guerre trouvées à son bord sont destinées à l'escadre anglaise des mers de Chine et portent la marque distinctive de l'amirauté.

En la circonstance, la presse d'Autriche-Hongrie et d'Italie fait chorus avec les Anglais et les Allemands. Car, il ne faut pas se le dissimuler, dans toute l'Europe, excepté la France, l'opinion publique, cette reine moderne, est aujourd'hui, par une de ces prodigieuses aberrations dont elle est quelquefois capable, résolument russophile. Peu lui importe que, dans un avenir peut-être prochain, le Japon devienne aussi encombrant pour la politique européenne que le sont déjà les États-Unis. A ses yeux, la Russie, ou du moins son gouvernement, représente en Europe les tendances rétrogrades, et cela suffit. Au lendemain de l'assassinat de M. de Plehve, les journaux anglo-saxons et germaniques sont tout juste convenables. Ils ne vont certes pas jusqu'à prétendre que la mort de ce ministre était méritée, mais ils se contentent de dire qu'elle était prévue.

Aussitôt connu le double incident du *Prinz Heinrich* et du *Malacca*, les réclamations de Londres et de Berlin arrivent à Pétersbourg et aussi à Constantinople. Et avant que le comte Lamsdorff ait eu le temps d'y répondre, la situation s'aggrave. Sans se préoccuper des conséquences diplomatiques de leurs actes, les commandants du *Smolensk* et du *Petersbourg* continuent leur besogne en exécution des ordres reçus. Le *Scandia*, allemand, le *Woodcock* et le *Dalmatia*, anglais, sont arrêtés et visités; le *Scandia* est retenu à Suez. Poussant jusqu'à Aden, le commandant du *Petersbourg* notifie au gouverneur anglais la mission de police dont il est chargé dans la mer Rouge. Au reste, ce n'est pas seulement dans cette partie du monde que les croiseurs russes donnent de la tablature à la diplomatie. Quelques jours après la saisie du *Malacca*, l'escadre de Vladivostok recommence à faire parler d'elle.

\* \* \*

Sous le commandement de l'amiral Jessen, le *Rossia*, le *Gromoboï* et le *Rürük* avaient pour la troisième fois quitté les eaux de Vladivostok, faisant route vers le détroit de Tsougarou et le Pacifique. Ils rencontrèrent le 20 juillet, en sortant du détroit, un petit vapeur japonais, l'*Oka-suma-Maru*, qu'ils coulèrent. En même temps fut arrêté et relâché le vapeur anglais *Kamara* qui allait chercher du charbon à Mororan. Quoiqu'il fût permis de supposer que ce navire se livrait à la contrebande, le manque de preuves le fit relâcher.

Le 22 juillet, à 100 milles de Yokohama, l'escadre arrêta le transport allemand *Arabia*, porteur d'une cargaison composée de matériel de chemin de fer et de farine à destination des ports

japonais. L'*Arabia* fut dirigé sur Vladivostok.

Le lendemain, un autre grand navire fut rencontré, qui ne s'arrêta qu'au quatrième coup de canon. C'était le *Knight-Commander*, naviguant sous pavillon anglais, mais affrété par une compagnie américaine et parti de New-York pour Yokohama et Kobé. L'amiral Jessen, n'ayant pu obtenir de son capitaine que des renseignements incomplets, et constatant que le navire transportait au Japon 4.000 tonnes de matériel de chemin de fer, considéra que la saisie était légale. Mais étant dans l'impossibilité de mener le *Knight-Commander* au port russe le plus proche par suite de la faible quantité de charbon dont il disposait, il donna l'ordre de le couler, après avoir pris à son bord l'équipage.

Le même jour furent encore détruites deux goélettes japonaises, tandis que le vapeur anglais *Chinan* était visité et relâché.

Le 24 juillet, le bateau allemand *Thea*, portant une cargaison de poisson, fut jugé prise légale et coulé pour la même raison que le *Knight-Commander*.

Le 30 juillet, l'escadre prenait la route du retour et se dirigeait sur le détroit de Tsougarou, où elle aperçut pour la première fois depuis son départ des bâtiments de guerre japonais, un garde-côtes, quelques petits croiseurs et torpilleurs. Elle était assurée de l'impunité, et avant de rentrer saine et sauve, elle capturait encore le vapeur anglais *Calchas* et l'emmenait avec elle à Vladivostok.

\* \* \*

Quelques-uns des équipages des navires coulés, débarqués sur les côtes du Japon, firent connaître en Europe les exploits de l'amiral Jessen avant que ce dernier eût quitté les eaux du Pacifique. La destruction du *Knight-Commander* mit le comble à l'exaspération de la presse anglaise. Du coup, la merveilleuse stratégie japonaise passa au second plan, et les colonnes du *Times* furent remplies d'articles virulents sur les traitements indignes infligés aux navires neutres par la marine russe. On demandait à quoi servait désormais l'escadre anglaise de Chine, et l'amiral en retraite Freemantle, dont l'âge n'a pas éteint l'ardeur, écrivait dans une revue que la mer Rouge et le Pacifique étaient infestés de pirates.

Fort heureusement pour la paix du monde, le cabinet Balfour gardait un plus juste sentiment de la mesure, et tout en adressant à Pétersbourg d'énergiques réclamations, il savait garder la correction de la forme. Le court résumé que nous venons de faire suffit à montrer combien les questions en litige étaient nombreuses.

Le cas particulier du *Malacca* fut le plus facile à régler. La Russie déclara qu'elle se contenterait de l'assurance donnée par un agent consulaire anglais que les munitions de guerre de ce navire étaient bien à destination de Hong-kong, et promit que l'équipage de prise débarquerait du *Malacca* à la première relâche. Cette relâche fut Alger, où l'officier russe qui avait pris le



commandement du *Malacca* était arrivé pensant y faire du charbon et continuer son voyage vers la Baltique. Les constatations furent faites pour la forme en présence des consuls russe et anglais et le bâtiment fut rendu au capitaine de la *Peninsular*.

La discussion s'était engagée en même temps sur la légitimité de l'action exercée par les croiseurs volontaires. L'Angleterre demandait que les instructions données au *Smolensk* et au *Petersbourg* fussent rapportées. Il en devait coûter à l'amour-propre russe, car si l'affaire du *Malacca* pouvait être considérée comme une erreur du commandant du *Petersbourg*, il s'agissait ici pour la Russie d'abandonner ce qu'elle considérait comme un droit. Disons sans ambages qu'elle s'y résigna. A la suite d'un conseil extraordinaire présidé par le grand-duc Alexis, et où siégeaient le comte Lamsdorff, le grand-duc Alexandre, l'amiral Avellan et plusieurs hauts fonctionnaires, il fut décidé que les navires saisis par le *Smolensk* et le *Petersbourg* seraient tous relâchés, et que ces croiseurs recevraient l'ordre de cesser leurs perquisitions. Pour rendre moins cuisante la blessure faite à l'orgueil national, il fut annoncé aussitôt que d'autres croiseurs auxiliaires, venus de la Baltique (paquebots récemment achetés en Allemagne), exerceraient le droit de visite dans les mers d'Europe et dans la mer Rouge.

Mais l'Angleterre entendait poursuivre ses avantages, et en même temps que sir Charles Hardinge réclamait près du comte Lamsdorff, son ambassadeur à Constantinople faisait à la Porte de pressantes représentations pour interdire désormais le passage du Bosphore à tout navire de la Flotte volontaire. Là encore la Russie était obligée de négocier et de promettre, pour obtenir le passage, que cette flotte n'exécuterait plus que des transports et que ses unités ne navigueraient plus que sous le pavillon commercial.

La question en est là. En principe, la Russie n'a pas reconnu la légitimité des réclamations de l'Angleterre ; en fait, elle y a accédé, et il est peu probable que de ce côté surgissent désormais de graves complications.

\* \* \*

On voudrait pouvoir en dire autant de l'affaire du *Knight-Commander* qui, elle, n'est pas réglée. Comme il s'agit ici non seulement d'un pavillon anglais, mais de marchandises américaines, les Etats-Unis n'ont pas manqué d'élever la voix et ont saisi l'occasion de déclarer qu'il était inadmissible de considérer comme contrebande de guerre les produits alimentaires. De son côté, M. Balfour, habituellement modéré dans son langage, n'hésitait pas à dire en pleine Chambre des Communes que la destruction en mer d'un navire neutre, sans le jugement d'un tribunal de prise, était contraire au droit international.

Le malheur est que le droit international maritime, en cas de guerre, est resté jusqu'à présent

d'une déplorable imprécision. Il y avait là un beau travail à entreprendre pour la conférence de La Haye. Que n'y a-t-elle consacré une partie de son temps et de son intelligence ! Mais quand on n'a en vue que les grands moyens pour assurer la paix universelle dans un avenir plus ou moins éloigné, on néglige les petits moyens qui pourraient l'assurer dans un avenir prochain... En tout cas, il est impossible de méconnaître la force du raisonnement de l'amiral Skrydloff, quand il fait remarquer que les circonstances particulières dans lesquelles a été coulé le *Knight-Commander* étaient prévues dans un règlement maritime qui date de 1895, qui a été sanctionné par le tsar, et qui, communiqué alors à l'Angleterre, n'a soulevé aucune protestation de sa part. Seulement on sait ce que vaut la force du raisonnement en temps de guerre, et l'on ne peut s'empêcher de trouver que le *Times* a raison lorsqu'il dit cyniquement : « L'histoire des guerres prouve que la gêne apportée au commerce des neutres a nécessairement pour limite la puissance maritime des belligérants ; dans le cas actuel, tout dépend évidemment de la patience des neutres (1). » Il est impossible de dire plus clairement quelle serait la conduite de l'Angleterre si elle était la belligérante !

Quoiqu'on ne puisse nier la tension actuelle des rapports diplomatiques, il semble bien que le cabinet Balfour ne veuille pas la guerre. S'il comptait encore parmi ses membres M. Chamberlain, et surtout si la campagne du Transvaal n'avait été pour l'enthousiasme belliqueux des Anglais une douche salutaire, il faudrait s'attendre aux pires éventualités. Mais M. Balfour sait que toutes les guerres ne sont pas payantes, et il se rend probablement compte de tout ce qu'il y a de dangereux et d'irraisonné dans la russophobie de ses compatriotes. Une fraction éclairée de la nation pense certainement de même, et s'aperçoit que cette russophobie séculaire peut entraîner l'Angleterre à faire de la politique sentimentale, au grand dommage de ses véritables intérêts. Reste à savoir si l'opinion publique, égarée par la presse, saura faire volte-face. Elle est incontestablement irritée par les mésaventures arrivées aux navires de commerce britanniques. Des manœuvres comme celles des compagnies *Peninsular and Oriental, Ocean, China Steamship*, déclarant brusquement qu'elles renoncent à embarquer des marchandises à destination du Japon, n'ont pour but que de la surexciter. M. Balfour aura-t-il l'énergie et le prestige nécessaires pour être son guide ? C'est ce qu'il est permis d'espérer.

\* \* \*

Quoique son commerce n'ait guère été plus épargné que le commerce anglais, l'Allemagne a pris vis-à-vis de la Russie une attitude sensiblement plus conciliante que l'Angleterre. C'est que M. de Bülow n'a point à se préoccuper au même

(1) *Times* du 30 juillet 1904.

titre que M. Balfour des journaux et de l'opinion publique de son pays. Au moment de la visite du *Prinz Heinrich* et de la saisie du *Scandia*, la presse était déchainée. La *Post* déclarait que la Russie allait opérer ce miracle de jeter l'Allemagne et l'Angleterre dans les bras l'une de l'autre. Puis tout s'est calmé. Le gouvernement a sans doute fait comprendre aux organes dirigeants qu'il saurait très bien défendre, tout seul, l'honneur et les intérêts allemands et qu'il était imprudent de maltraiter, ne fût-ce qu'en littérature, une puissance avec laquelle on était en train de signer un traité de commerce. Les organes dirigeants ont si bien compris qu'ils n'ont pas tardé à attirer l'attention de leurs lecteurs sur les mésaventures des bateaux anglais, plus encore que sur celles des allemands, et sur l'inefficacité des réclamations anglaises. Les confrères de Londres ont riposté que les Allemands feraient infiniment mieux de s'occuper du *Thea* que du *Knight-Commander*, et qu'au surplus ils pouvaient s'attirer une fort mauvaise affaire en vendant à la Russie, en pleine guerre, des paquebots destinés à être transformés en croiseurs. Et ainsi les relations entre les presses des deux pays ont repris leur ton normal...

\* \*

Il n'en est pas moins vrai que, sans être grave, la situation de la Russie est sérieuse et que l'horizon politique n'est pas assez clair pour la reconforter des brumes de l'horizon militaire. Certains indices prouvent d'ailleurs que l'optimisme ne règne pas dans les conseils du tsar. Des mesures de précaution auraient été prises dans les ports de la Baltique. Il s'agirait moins que jamais pour l'escadre de Cronstadt de quitter les eaux européennes. Enfin des bruits circulent sur la mobilisation de certains corps d'armée (le 13<sup>e</sup>, le 5<sup>e</sup>, le 7<sup>e</sup>) qui n'était pas prévue dans le plan primitif de l'Etat-Major. On sait que la II<sup>e</sup> armée de Mandchourie, l'*armée d'attaque*, destinée à opérer en automne, devait comprendre les 10<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> corps d'Europe, et les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> de Sibérie, recrutés dans le district de Kasan. Le 10<sup>e</sup> est maintenant fondu dans la I<sup>re</sup> armée. Le 17<sup>e</sup> serait à Moukden; le 1<sup>er</sup>, encore en route, serait, d'après certaines correspondances, dirigé en partie sur Vladivostok. Quoique nous soyons au milieu d'août, nous n'apercevons pas encore très bien la concentration de cette II<sup>e</sup> armée. Mais il faut savoir attendre et espérer que tôt ou tard un grand succès en Mandchourie viendra rétablir les affaires de nos alliés.

\* \*

P.-S. — Nous posions la plume lorsqu'est arrivée la nouvelle de la sortie de l'escadre de Port-Arthur et de sa rencontre avec les vaisseaux de l'amiral Togo. Le résultat semble en avoir été désastreux pour les Russes. Environ la moitié de leurs bâtiments, plus ou moins désemparés, se sont réfugiés dans les ports neutres à Ché-fou,

Kiao-tchéou, Chang-haï. On est sans nouvelles de l'autre moitié. On sait seulement que l'amiral Vithœft, tué sur le *Cesarewitch*, avait l'intention de gagner Vladivostok. Pour retenir probablement une partie des forces japonaises, les croiseurs de Vladivostok s'étaient avancés jusqu'au détroit de Corée. Ils y ont trouvé l'amiral Kamimura. Le *Rurik* a été coulé, le *Gromoboï* et le *Rossia* gravement avariés. L'amiral Togo n'avoue que des pertes insignifiantes. Si son rapport est véridique, c'est à brève échéance la disparition du pavillon russe des mers d'Extrême-Orient. Mais il est possible que la victoire des Japonais ait été chèrement achetée. Il faut donc attendre pour porter un jugement sur ces graves événements.

Faut-il interpréter la sortie de l'escadre russe comme un signe de la chute imminente de Port-Arthur? On vient de signaler de nouveaux débarquements japonais dans la baie Louise, à l'Ouest de la place. D'autre part, l'empereur du Japon aurait ordonné de délivrer des sauf-conduits à tous les étrangers restés dans la ville. Ce sont de mauvais indices; mais, nous le répétons encore, en ce qui concerne la durée d'un siège, les indices sont souvent trompeurs.

## Le Problème Russe

### TRANSPORTS ET RAVITAILLEMENTS

#### I. — LE CHEMIN DE FER.

Le 10 février dernier, au brusque réveil de son rêve optimiste, avec trente mille gardes-voie et cinquante mille soldats perdus dans l'immense Mandchourie (1), égrenés sur 1.200 kilomètres de Tsitsikar à Port-Arthur, la Russie s'est trouvée en face d'une tâche que ses ennemis ont pu croire désespérée. Trois vaisseaux éventrés à remettre en état; deux (2) bassins de radoub inachevés à creuser, maçonner, munir de pompes, de vannes et de tout un outillage extrêmement lourd et compliqué; une grande forteresse incomplète à armer, approvisionner, garnir d'hommes et retrancher sous le feu de l'ennemi qui la bombarde et va l'assiéger demain: voilà certes de la besogne pour le chemin de fer, avant d'aborder le transport de l'armée d'opérations qu'il va falloir opposer à un ennemi qui peut jeter sur le continent, grâce à sa supériorité navale, la totalité de ses forces actives et de ses réserves, environ 300.000 combattants, dès que la débacle aura libéré les rades et les estuaires.

Cette voie unique, interrompue en son milieu par les glaces du Baïkal, se soude à Tchéliabinsk

(1) Documents officiels russes. Voir aussi le premier numéro de *The Russia Japan war*, Tokyo, mars 1904.

(2) C'est un minimum pour les nécessités de la flotte. Quatre étaient en construction à Port-Arthur et à Vladivostok.

au réseau européen. Elle compte plus de 6.300 kilomètres de là à Port-Arthur; elle manque de ballast, ses rails sont assujettis aux traverses par de simples clous de 12 pouces (1), ses gares sont souvent espacées de 30 à 35 kilomètres, son matériel roulant est dérisoire pour une telle longueur: 750 locomotives et 8.000 wagons dont un tiers au plus au delà du Baïkal. C'est tout juste le nécessaire pour expédier deux trains de troupes par jour et deux de matériel et d'approvisionnements. A tout prix il faut renforcer ce matériel. C'est sur son insuffisance, autant que sur la rupture des ponts du Soungari (2), que l'ennemi a tablé dans ses calculs. Vite les rails s'alignent au travers du lac; mais la glace refuse de porter les locomotives. Grave retard: il faut les démonter, les remonter à Missovaïa. C'est à grand-peine qu'on en pourra faire passer 80, avec quelque 2.000 wagons avant la débacle, qui s'annonce au début d'avril par des fissures énormes, dangereuses.

Voici le moment critique; les traîneaux eux-mêmes ne passent plus qu'avec de grands dangers, et pendant trois semaines encore le brise-glace ne pourra se frayer un chemin à travers les énormes glaçons ressoudés aussitôt que rompus. Sans doute les hommes, les canons, les chevaux font un détour de 200 kilomètres par la grande route, mais au bout de leur voyage à pied la disette de véhicules reste toujours la même: il faudra attendre la mi-mai pour envoyer en Mandchourie un nouveau wagon, une nouvelle locomotive, et cela au moment où les Japonais coupent la ligne à Port-Adams et chambrent tout ce qui se trouve au Sud. A Dalny seulement, ils ont trouvé, d'après leur rapport officiel, 287 wagons en bon état, dont un grand nombre chargés de charbon.

L'interruption du trafic au printemps varie naturellement avec les saisons; d'après M. Paul Labbé (3), elle dépasse souvent trois semaines. Le colonel de la Poer Beresford, attaché militaire anglais à Saint-Petersbourg, dit de son côté: « Le 3 mai 1903, nous nous sommes embarqués sur l'Angara. Nous avons navigué pendant 30 kilomètres dans un canal de 20 mètres de large creusé dans la glace de 3 pieds d'épaisseur. Au bout de trois heures nous avons aperçu le brise-glaces Baïkal à quelques kilomètres en avant, vomissant des torrents de fumée. Arrivés à quelques centaines de mètres, nous l'avons vu reculant de 200 à 300 mètres chaque fois pour se lancer de toute la force de ses machines sur la glace qui cède avec des craquements formidables. A force de répéter ces coups de bélier, le brise-glaces avançait de 400 mètres à l'heure environ. Au milieu du lac, nous avons pris des traîneaux pour achever la traversée jusqu'à Missovaïa ». On voit que le creusement du canal praticable n'avance

que d'environ 4 kilomètres par jour, car on ne peut travailler la nuit. C'est un minimum de 15 jours pour les 60 kilomètres entre les deux tronçons de la voie ferrée.

Cette année, c'est bien encore la moyenne de l'interruption. Un Européen, de retour de Kharbine, écrivait dans le *Temps* du 9 juillet: « Du 25 avril au 10 mai, il n'est pas arrivé de trains militaires sur le théâtre des opérations, par suite du dégel du lac Baïkal; peut-être aussi parce que les pluies avaient emporté un pont près de Kailar. »

C'est donc l'insuffisance de matériel roulant qui a limité le rendement du Transmandchourien au début de la campagne, bien plus que ses imperfections techniques.

Depuis le 15 mai environ, le *Baïkal* et l'*Angara*, navires spécialement aménagés à cet effet, lui en amènent sans cesse, à raison de deux trains de trente-cinq à quarante wagons chaque jour vraisemblablement (1).

Les grandes distances entre les gares deviendraient aujourd'hui un obstacle au trafic intensif si on n'avait pas multiplié dès le dégel (2) les garages de fortune. Nul doute qu'on ne l'ait fait, et l'on ne voit pas pourquoi le Transmandchourien n'atteindrait pas maintenant le rendement moyen d'une ligne simple, soit une douzaine de trains journaliers dans chaque sens. En tablant sur dix, on ne risque guère de dépasser la réalité.

L'ouverture du tronçon circumbaïkalien viendra aussi accélérer la marche des convois et faciliter le retour du matériel en Europe. Elle est attendue pour la fin de l'été au plus tôt et peut être remise à cause des difficultés exceptionnelles du tracé, qui n'est guère qu'une succession de tunnels et de ponts.

## II. — LE RÉSEAU FLUVIAL.

Le chiffre de dix trains serait encore très insuffisant pour les besoins croissants d'une campagne qui s'annonce longue et difficile. Aussi, à défaut de la voie de mer très précaire actuellement, les Russes ont-ils dû songer à tirer tout le parti possible du double réseau navigable qui de l'Ouest mène à Irkoutsk, pour reprendre à l'Est à Sretensk sur un affluent de l'Amour, à un millier de kilomètres du Baïkal. Les fleuves sibériens et leurs flottilles, en effet, ne sont pas seulement les auxiliaires directs de la voie ferrée en été, ses *feeders*; seuls ils en ont permis l'exécution rapide dans la dernière décade; seuls ils peuvent en rendre possible l'amélioration, le dou-

(1) Colonel DE LA POER BERESFORD, *United Service Institution*, May 1904, Londres.

(2) Voir les détails du jugement du colonel Jokoka et du capitaine Jokki, *Petit Temps*, 19 juin 1904.

(3) *Quest. Dipl. et Col.*, 1903. « Le dernier traîneau est passé le 28 avril. Le trafic n'a repris que trois semaines plus tard; l'interruption est souvent plus longue. »

(1) Le rendement des transbordeurs était de quarante à cinquante wagons par jour avant la guerre; mais la traversée a été abrégée par l'ouverture du tronçon Irkoutsk-Koultouk.

(2) Il est impossible d'effectuer des terrassements en hiver sous ce climat, ce qui réduit la campagne de construction à cinq mois par an; les Russes n'ont pu améliorer la ligne qu'à partir du mois de mai. En juillet seulement, les premiers terrassements purent être achevés.

blement même dans ses parties les plus chargées, au cours de la crise actuelle. Ils méritent donc plus qu'une mention rapide, et nous allons les étudier avec quelque détail.

Durant les quatorze semaines qui s'écoulèrent en 1900 entre l'ouverture des hostilités dans le Pe-tchi-li et la fermeture de l'Amour par les glaces, de juillet à novembre, 52.000 soldats, 14.000 chevaux et plusieurs milliers de tonnes d'approvisionnements furent amenés par le chemin de fer à Sretensk et acheminés par la voie du fleuve sur la Mandchourie (1). Ces chiffres donnent une idée de l'activité de la navigation dans une occasion moins pressante que la guerre actuelle.

### III. — L'HIATUS ENTRE LES DEUX VERSANTS OCÉANIQUES. LE POINT FAIBLE DU SYSTÈME. TRONÇON A DOUBLER.

De Tchéliabinsk à Kharbin, sur 5.500 kilomètres de rails, il n'y en a que sept cents (700) qui soient dépourvus d'auxiliaire fluvial, de Verk-néoudinsk sur la Sélanga à la bifurcation mandchourienne de Kaidalovo. C'est là le défilé véritable, de rendement faible en toute saison, qui ne peut compter que sur la route de voitures pour le soulager en cas d'urgence nécessaire. Pour y doubler le nombre des stations, environ une trentaine, on disposait sur place de bois abondants, tandis que les usines impériales de Pé-trowsk (2) ont pu fournir les rails. Cet appoint ne fut pas négligeable. Il faut une cinquantaine de tonnes de fer ou d'acier par garage, et les 1.500 tonnes nécessaires auraient représenté trois ou quatre jours de retard pour les approvisionnements indispensables s'il avait fallu amener le métal d'Europe.

Il est vraisemblable qu'on est en train de faire davantage, de doubler la voie sur ce tronçon entier. Si l'on songe en effet à l'énorme importance de ce doublement qui permettrait la pleine utilisation des fleuves sans entraver le service du chemin de fer au delà de Kaidalovo, on ne conçoit guère que les Russes le négligent s'ils en ont les moyens, sur place.

Bien que ce travail puisse difficilement s'achever en une campagne, il ne paraît pas au-dessus des ressources du pays. Les ingénieurs qui étudiaient l'an dernier le tracé du chemin de fer d'Irkoutsk à Pékin par Kalgan ont affirmé au colonel Beresford leur dessein de le faire avec des aciers, des fers et des bois sibériens. Si cette affirmation n'était pas téméraire, nul doute qu'ils ne puissent entreprendre avec les ressources locales le doublement du Transbaïkalien dans sa section la plus chargée.

(1) Colonel DE LA POER. Art. cité.

(2) Pétroussk, au centre d'un district minier appartenant au cabinet de l'Empereur, est une station du Transbaïkalien, à 288 verstes du lac. Il possédait avant la guerre haut fourneau, forges, puddlage, etc. On a sans doute grandement développé l'usine.

### IV. — RESSOURCES MÉTALLURGIQUES DE LA RÉGION BAÏKALIENNE.

Trois groupes au moins d'usines importantes, celles de Pétroussk déjà nommées, celles plus considérables de Novo-Nikolaïewsk sur l'Oka, qui amènent leurs produits par l'Angara très facilement navigable sur cette section, celles de la Société Glotoff, fondée en 1899 à Irkoutsk au capital de 10 millions de francs, vont permettre la fabrication sur place des rails, aiguilles, plaques tournantes, boulons et autres pièces nécessaires à l'amélioration et au doublement de la voie.

Les rails employés sont ordinairement de 25 kilogrammes par mètre courant, soit 50 tonnes par kilomètre de voie. On peut ainsi compter 50.000 tonnes environ pour le métal nécessaire au doublement de la voie, du Baïkal à la section navigable de l'Amour-Chilka. Il est très probable que les usines précitées, agrandies pour la circonstance, seront en mesure de livrer cette quantité de fer ou d'acier dans six mois, ce qui correspondrait à une production de 80 tonnes environ par jour. Quant aux travaux de terrassements, il les faudrait exécuter avant la fin de l'été, le gel profond du sol dès le mois d'octobre devant les arrêter net. Ce serait certainement une grosse besogne, mais le génie russe, qui a construit le Transmandchourien ou Est-Chinois en quatre campagnes de cent trente à cent cinquante jours chacune n'en est pas à s'effrayer du doublement d'un millier de kilomètres de voie, alors surtout qu'il doit se faire dans la partie la plus peuplée, la plus riche en provisions, en bétail et en chevaux de la Sibérie orientale. On peut rappeler ici que, dans la guerre turco-russe en 1877, le service des chemins de fer de l'armée construisit en cent jours, d'avril à juillet, la ligne de Bender à Galatz, soit 304 kilomètres. D'autres équipes complétaient en cinquante jours la ligne de Fratesti à Zimniza, longue elle-même de 88 kilomètres. Il est donc probable, vu les précédents, l'urgence et les moyens d'action, que l'été et l'automne de 1904 verront le doublement de ce tronçon de la magistrale sibérienne qui réunit les deux systèmes fluviaux du Pacifique et de l'océan Glacial, sur 700 kilomètres environ.

Ce qui importe avant tout, c'est l'infrastructure. L'hiver, en effet, n'arrête pas la pose des rails, si la plate-forme est prête.

### V. — COMMUNICATIONS PAR EAU D'IRKOUTSK AVEC L'EUROPE.

La voie la plus orientale est celle de l'Énisséi-Angara. Les bouches de l'Énisséi sont ordinairement libres de glaces pendant deux mois; les navires de mer qui ont déchargé à Dixon peuvent prendre un chargement de retour avant que la mer de Kara ne gèle, et revenir en Europe dans la même saison. Il est arrivé cependant trois ou quatre fois depuis vingt-cinq ans que les glaces barrent l'entrée de l'estuaire tout l'été. Le

fleuve roule un volume d'eau énorme : sa profondeur est toujours considérable et de forts navires de mer remontent à Iénisséïsk, à 1.500 kilomètres dans les terres, où la navigation dure six mois. De là les chalands et les vapeurs du haut fleuve et de l'Angara reprennent les marchandises pour les déposer, soit à Irkoutsk, soit même à Verknéoudinsk sur la Sélenga, 300 kilomètres plus à l'Est. Bien que très profonde en général, et large de plusieurs centaines de mètres aux points les plus rétrécis, l'Angara présentait des barrages rocheux, des rapides qu'il a fallu déblayer. En 1900, il ne restait plus que celui de Padang où un transbordement était encore nécessaire. On était alors occupé à l'araser et sans doute les travaux sont achevés à l'heure actuelle.

La voie de l'Iénisséï-Angara atteint un développement de 3.000 kilomètres environ. Les bateaux qui la desservent pourraient probablement amener au Baïkal 25 à 30.000 tonnes de marchandises débarquées sur le bas fleuve par les navires de mer. Le capitaine anglais Wiggins, le promoteur de cette route, l'a pratiquée assidûment depuis 1879. On la considère comme la plus économique entre l'Angleterre, l'Allemagne, la Norvège et la Sibérie orientale. La seconde voie est celle qui part de Tobolsk, terminus actuel du chemin de fer de Perm, pour aboutir à l'Iénisséï, à son confluent avec la Kasse, en aval d'Iénisséïsk. Elle emprunte l'Irtych, l'Ob, la Ketje et un canal de jonction, dont le bief de partage se trouve au lac dit *Bolchoïé Ozero*. Cette voie, découverte en 1879 par le baron Aminof, n'était pas encore achevée en 1900. Elle comportait alors dix-neuf écluses ; l'eau faisait défaut dans les biefs supérieurs à partir du mois d'août. Un rapport officiel constatait à cette date que les bateaux de 80 tonneaux y transitaient pendant deux mois et ceux de 10 tonneaux de charge pendant sept mois. Deux écluses supplémentaires et le déblaiement de rochers sur la Kaas à quelques kilomètres de son confluent dans l'Iénisséï suffiraient, dit le même rapport, à en faire une voie commode et d'un rendement considérable. Ce ne sont pas là des travaux impossibles à compléter en quelques mois, à supposer qu'ils n'aient pas été achevés à l'ouverture des hostilités.

#### VI. — LE MATÉRIEL FLOTTANT.

Puisque la route existe, il reste à savoir si le matériel fluvial d'ores et déjà rassemblé sur les fleuves sibériens est à même de rendre de véritables services. En 1900, sur le réseau de l'Ob, 130 bateaux à vapeur appartenant à des particuliers circulaient tout l'été, remorquant de nombreux chalands en bois et en fer. L'Etat possédait en outre de nombreux vapeurs employés par les services publics. La flottille de l'Angara, du lac et de la Sélenga comptait à cette époque une vingtaine d'unités à vapeur. Si l'on tient compte du développement constant de ce mode de transport, que le chemin de fer a plutôt favorisé qu'entravé, on peut compter sur deux cents em-

barcations à vapeur circulant sur le réseau fluvial de la Sibérie occidentale. Le centre de construction le plus important est Tioumène, où plusieurs établissements s'occupent, les uns de construire les vapeurs de toutes pièces, les autres de remonter ceux que le chemin de fer a amenés par sections de Perm, où l'activité métallurgique est grande.

Depuis l'an dernier le chemin de fer atteint Tobolsk, et depuis huit mois il aura dû y amener par pièces un nombre considérable de ces bateaux et chalands qu'on remonte en quelques semaines, on voit donc que cette voie a pu donner tout ce dont elle est susceptible. Il n'est pas probable que le manque de remorqueurs et de barques ait limité le rendement du canal de l'Ob-Iénisséï (1). La Russie est, en effet, avec les Etats-Unis, le premier pays du monde pour la batellerie fluviale ; on n'aura pas manqué de compétences techniques de toute sorte pour tirer le meilleur parti possible de la situation.

Dans le cas très possible où le canal d'Ob-Iénisséï ne pourrait assurer intégralement le transit des approvisionnements amenés par l'Ob, la distance entre les deux fleuves, 5 à 600 kilomètres, n'est pas telle qu'elle ne puisse être franchie par des voitures en un pays aussi riche en chevaux que l'est la Sibérie. Le chemin de halage le long du canal pourra fournir l'amorce d'une route carrossable entre les deux points où la pénurie d'eau limite le tonnage des embarcations. Ces deux points situés l'un sur la Ketje, affluent de l'Ob, et l'autre sur le grand Kaas, affluent de l'Iénisséï, ne sont séparés par aucun mouvement de terrain ; c'est partout la plaine d'herbes, coupée il est vrai de marais qui peuvent occasionner des détours considérables. L'ingénieur Tchouboff, longtemps employé à la construction du Transsibérien, rappelait il y a quelques semaines les services rendus pendant les travaux par la *poste aux chevaux* et proclamait la nécessité de la réorganiser pour relier entre eux les biefs les plus facilement utilisables des fleuves et rivières.

#### VII. — RESSOURCES EN CHEVAUX DU ZA-BAÏKAL.

On voit que le réseau fluvial de la Sibérie est susceptible d'amener jusqu'au delà du Baïkal, à Verknéoudinsk sur la Sélenga, une quantité considérable d'approvisionnements et de matériel. Si l'on considère qu'actuellement c'est à partir de ce point et vers l'Est que le rendement du chemin de fer est le plus faible, il importe, au moins cet été, de diriger ces transports jusqu'à la Chilka-Amour par les voies terrestres. C'est une entreprise ardue, comportant près de 800 kilomètres de charrois dans une région accidentée, montagneuse. Cependant les armées d'autrefois n'avaient pas d'autres moyens de transports, et Napoléon a jeté en trois mois sur le Danube la

(1) Le nombre d'éclusées y est subordonné aux pluies de printemps, sur lesquelles les renseignements manquent cette année.

Grande Armée stationnée à Boulogne, à travers la France et l'Allemagne.

Le Za-Baïkal, qu'il s'agit de traverser dans sa partie la plus peuplée, possède plus de 700.000 chevaux. Une charrette peut faire le trajet en un mois, à raison de 25 kilomètres par jour. Dix mille charges, comportant 60.000 chevaux, représenteraient à 500 kilogrammes par cheval 30.000 tonnes par mois, l'équivalent d'une centaine de trains ou trois trains par jour. C'est loin d'être négligeable.

Comme point de comparaison, rappelons ce qui se passait à Niou-tchouang : « Les charrettes y concurrencent le chemin de fer à une distance de 600 kilomètres et davantage. Durant les mois d'hiver, quand les chemins sont fermes et gelés, il n'arrive pas moins de 2.000 chariots par jour, portant chacun deux tonnes, tirés par des attelages de quatre à sept mules ou poneys. Quelques-uns de ces chariots sont trente et quarante jours en route. C'est dans de pareilles conditions que le commerce de Niou-tchouang, qui approche cent millions de francs, s'est développé. C'est une erreur d'attribuer le développement de ce commerce à la construction du chemin de fer, dont les effets commencent seulement à se faire sentir. Le pays a vu grandir ce commerce indépendamment du chemin de fer, et le bien que ce dernier apportera dépendra entièrement de la sagesse de ses administrateurs (1). » Si les Russes avaient besoin d'un exemple, ils l'ont ici sous leurs yeux mêmes.

#### VIII. — L'AMOUR ET SES AFFLUENTS.

Le réseau navigable de l'Amour, qui doit recueillir ce que les Russes pourront amener par charrois et les ressources de son propre bassin, est en état de les transporter, bien qu'il présente des difficultés en raison du régime instable du fleuve et de ses affluents supérieurs. L'Amour, en effet, de même que la Chilka, subit dans le cours du même été plusieurs crues suivies de maigres qui peuvent faire descendre le tirant d'eau au-dessous de 1 m. 20 sur certains seuils. Néanmoins d'assez gros vapeurs les remontent jusqu'à Sretensk; d'autres, plus petits, jusqu'à Nertschinsk. La Chilka, qui traverse un pays pittoresque, est encaissée entre des rives à pic et son fond est souvent encombré d'écueils; l'Amour au contraire, très large, recouvre des bancs de sables changeants (2). Il n'a jamais moins de 400 mètres de rive à rive et atteint parfois 10 kilomètres; sa profondeur est souvent de 20 mètres et cependant elle peut n'être que de 1 m. 50 en basses eaux sur deux ou trois seuils en aval du confluent de la Chilka. Comme sur le Mississipi, un pilote à l'avant du bateau est sans cesse employé à sonder, et l'on s'arrête la nuit. Malgré ces difficultés, 112 bateaux à vapeur et 122 gros

chalands, la plupart appartenant à l'Etat, y transportaient 135.000 passagers et 60.000 tonnes de marchandises en 1900.

Dès qu'on atteint le confluent du Soungari, en amont de Khabarovsk, une voie d'eau superbe, beaucoup moins difficile que le fleuve lui-même, s'ouvre sur la Mandchourie. Le Soungari retient en effet un mouillage de 1 m. 20 aux plus basses eaux jusqu'à Ghirin, à 1.180 kilomètres de son confluent; il en est de même de son tributaire le Noni jusqu'à Tsitsikar. Une puissante compagnie de bateaux à vapeur, dont le siège est à Kharbine, ya pour ainsi dire monopolisé le transit par eau. C'est par là que sont venus en grande partie les matériaux du Transmandchourien, débarqués à Nikolaïevsk. C'est sans doute par là que les Russes recevront encore une grande quantité d'approvisionnements, et peut-être même des rails, des wagons et des locomotives (1).

Mais les convois fluviaux sont lents, surtout à la remonte, et le matériel de remorquage, tout important qu'il soit, peut être insuffisant. Une voie de secours *toute en descente* s'offre pour atteindre le confluent de la Noni et du Soungari, à 200 kilomètres au sud-ouest de Kharbine. Elle emprunte d'abord la Chilka et l'Amour jusqu'à Blagovetschenk-Aigoun. De là un portage de 200 kilomètres à peine amène les marchandises à Merghen sur la Noni. De simples radeaux, hâtivement construits et guidés un peu à la façon des trains de bois, permettraient de l'utiliser. On a annoncé au mois d'avril le départ de Moscou de huit cent cinquante bûcherons et charpentiers d'un seul coup. Leur envoi pourrait se rattacher à l'utilisation des rivières en descente, d'autant plus que le radeau est dépecé à l'arrivée, et que l'on en utilise la carcasse pour les usages les plus variés. C'est ainsi que font les bateliers de la Volga pour pourvoir à la fois de denrées et de bois les villes du cours inférieur.

#### IX. — TRANSIT CHINOIS ET RESSOURCES SUR PLACE.

Le commerce entre le Pe-tchi-li et la Mandchourie va être trop fructueux pendant la guerre pour que les excellents commerçants que sont les Chinois laissent échapper si belle occasion de profit. Le chemin de fer de Chan-haï-kouan à Niou-tchouang a servi aux Russes jusqu'à la fin de juillet. Il va servir aux Japonais jusqu'à nouvel ordre. Mais il reste aux Russes la branche de Simintin non loin de Moukden et le charroi si important dont parle le consul Miller, déjà cité.

Quant aux ressources propres du pays, elles sont grandes, et les deux dernières récoltes, celle de 1903 et celle de cette année, ont été superbes. M. Turley (2), qui a parcouru les vallées du Yalou et du Soungari à l'automne dernier, affirme que

(1) H. B. MILLER, consul des Etats-Unis, *National Geographic Magazine*, juin 1904, p. 261.

(2) P. LABBÉ, *Les Russes en Extrême-Orient (Quest. Diplom. et Colon., 1903)*.

(1) La facilité avec laquelle l'escadre de Vladivostok ramène ses prises démontre la possibilité du ravitaillement par les ports du Nord.

(2) Conférence à Londres, avril 1904.

les céréales y étaient alors très abondantes, et qu'aucune partie de la récolte n'avait été acheminée vers le Sud à cause des bruits de guerre. Le consul Miller n'est pas moins affirmatif pour la région de Niou-tchouang. « L'année 1903 est la meilleure que la Mandchourie ait jamais connue. Les récoltes ont été extraordinairement bonnes, et les prix très rémunérateurs. Malgré la guerre sino-japonaise de 1895, malgré le mouvement boxeur de 1900 et la présente guerre, le pays continue d'augmenter sa production et son commerce (1). »

Les dépêches récentes en disent autant pour la moisson qui vient de s'achever. On peut en conclure que ce pays de douze millions d'habitants, exportateur de grains et de bétail, nourrira sans peine les deux armées, au moins pendant quelques mois, jusqu'à ce que les Russes aient pu s'ouvrir définitivement la mer.

On est assuré aussi d'y trouver des attelages. On voit jusqu'à 10.000 chevaux et mules réunis à Niou-tchoang, selon la même autorité. D'autre part, les mines de Yan-tai, à quelque distance de Moukden, fournissent au chemin de fer un charbon suffisant. La flotte prend le sien, en cas de manque de Cardiff, à Soutchansk dans le voisinage de Vladivostok. On le dit meilleur que le charbon japonais; les mines appartiennent à l'Etat et sont en exploitation depuis trois ans.

#### X. — LA VOIE MARITIME.

Les nombreux *raids* de l'escadre de Vladivostok jusque dans le détroit de Corée, le voyage du *Voronèje* au début de la guerre — de Vladivostok à Port-Arthur, de là à Changhaï et en Europe — montrent la difficulté pour les Japonais de surveiller la côte de la mer du Japon. Combien plus difficile, pour ne pas dire impossible, apparaît la surveillance de la mer d'Okhotsk, aussi étendue que la Méditerranée, à laquelle vingt passages commodes, vingt détroits de 25 à 50 kilomètres d'ouverture donnent accès sur l'immense Pacifique! Par une heureuse coïncidence, la saison d'été, où souffle la mousson du sud-est, apporte une énorme quantité de pluies et de brouillards. Une mer de nuages, à travers lesquels se voit rarement une éclaircie de ciel bleu, pèse alors sur l'Océan agité; c'est le demi-jour opaque où la rencontre du chasseur et du chassé devient presque impossible. Un capitaine marchand disait l'an dernier à M. Paul Labbé: « J'ai navigué dix jours sans voir ni ciel ni terre, entre Vladivostok et Petropavlosk. » Ce cas n'est pas exceptionnel, car la plus grande régularité s'observe dans le climat de ces régions: aux froids rigoureux de l'hiver succèdent presque immédiatement la tiédeur moite de l'été et les brumes qui se prolongent jusque vers la mi-automne.

Malgré l'indisponibilité du *Bogatyr*, l'escadre de Vladivostok, avec ses trois croiseurs cuirassés, le grand transport-croiseur rapide *Léna* et une

douzaine de torpilleurs, peut tenir à distance du rivage des forces respectables. Les deux croiseurs auxiliaires *Smolensk* et *Petersbourg*, de la Flotte volontaire, peuvent venir la renforcer.

Il est donc très probable que les approvisionnements affluent à Kharbine d'une part de Vladivostok par le chemin de fer, d'autre part de Nikolaïevsk, par l'Amour et le Soungari.

F. GUILLOTET.

## AU THIBET

Les Anglais ont occupé Lhasa le 3 août. Telle est la nouvelle que l'on a pu lire récemment dans la presse quotidienne. Elle n'a rien qui puisse surprendre, car elle était attendue d'un jour à l'autre, mais elle n'en est pas moins de nature à produire une très grande émotion, tant est puissante l'action qu'exerce sur les imaginations le prestige de certains pays, de certains noms. Il est de fait qu'il y aurait pas mal à philosopher à propos de l'installation, dans la cité sainte, dont pas un seul Européen n'avait réussi à s'approcher depuis le départ d'Huc et Gabet en 1842, du corps expéditionnaire anglo-indien, mais la mode n'est plus aux « considérations ». Cependant les journaux anglais, peu suspects d'ordinaire de sentimentalisme, ne peuvent s'empêcher d'épiloguer sur ce que l'on pourrait appeler l'aspect moral de ce fait. Ce n'est pas sans un certain regret, dit le *Times*, que l'on peut voir ouverte aux yeux de l'Occident une des rares contrées du monde qui s'enveloppassent encore de romantisme et de mystère. Le voile est soulevé, et bien que selon toute vraisemblance il doive retomber sous peu, Lhasa n'offrira plus le même intérêt de curiosité qu'auparavant.

Disons tout de suite que l'occupation de Lhasa a été effectuée sans coup férir. Le total des troupes qui prirent part à cette dernière partie de l'expédition et qui étaient placées sous les ordres directs du général Macdonald s'élevait à environ 2.700 hommes, soit 76 officiers anglais, 576 hommes de troupe anglais et 2.000 hommes de troupe indigènes. C'est le 14 juillet que Macdonald quitta Gyang-tsé pour Lhasa. Le 18, il forçait après un court et léger engagement la passe de Karo-la (5.000 mètres environ), où les Thibétains avaient élevé des travaux de défense très importants, mais qu'ils abandonnèrent presque sans résistance et pénétraient ainsi dans la dépression où s'étend le Yamdok-so, ou lac Palti. Yarsig et Péti-jong, qui sont situés au nord-ouest de cette nappe d'eau, étaient occupés le 21 juillet, et le 24, il traversait le dernier grand col que l'on rencontre entre Gyang-tsé et Lhasa, le Khamba-la, qui fait communiquer le bassin du lac Palti avec la vallée du Brahmapoutre ou Tchampo. On comprend que les officiers du corps expéditionnaire aient éprouvé une émotion réelle en présence du

(1) *National geogr. Magazine*, June 1904, p. 262.

dernier obstacle qui les séparât de Lhassa et en retrouvant, en un point de son cours qu'aucun Européen n'avait jamais vu avant eux, le fleuve qui baigne, à des milliers de kilomètres plus bas, les plaines du Bengale. A Chag-sam, au point que Macdonald choisit pour traverser le Tchampo, le fleuve a déjà près de 150 mètres de large et coule très rapide, à pleins bords.

Quatre canots Berthon amenés de l'Inde avec la colonne et deux bateaux indigènes trouvés sur place servirent à faire passer sur l'autre rive le corps expéditionnaire. Cette opération, qui dura près de six jours, entraîna malheureusement la mort d'un officier de très grand mérite, le major Bretherton qui avait, depuis le début de l'expédition, dirigé avec habileté le service des transports et des approvisionnements et qui se noya, le bateau qui le portait ayant chaviré. Du Tchampo à Lhassa, le chemin qui remonte la vallée d'un affluent du fleuve n'offre pas de difficultés naturelles; le pays qu'il traverse est relativement fertile et bien cultivé, mais on pouvait craindre que les Thibétains n'opposassent, à deux pas de leur capitale, une résistance sérieuse aux barbares envahisseurs: ils n'ont pas cru devoir courir ce risque et se sont bornés à essayer une fois de plus de retenir les troupes anglaises par de belles paroles et par des négociations. Alors que la colonne anglaise était occupée au passage du Tchampo, le colonel Younghusband, qui, on se le rappelle, est le plénipotentiaire anglais chargé des négociations — le général Macdonald étant le chef *militaire* de l'expédition, — reçut la visite de représentants du Talé-Lama qui venait tenter un dernier effort, sans se décider cependant à faire les ouvertures formelles de négociations qui auraient seules pu arrêter les troupes anglo-indiennes. Ils supplièrent le colonel de renoncer à marcher sur Lhassa, le Talé-Lama risquant de succomber sous l'émotion que produirait sur lui l'entrée des infidèles dans la cité sainte. Mais il va de soi que cet argument n'eut pas de succès. Au reste les Anglais n'ont pas même eu à se reprocher ce meurtre sentimental, le Talé-Lama ayant à leur approche quitté sa résidence habituelle de Potala pour se retirer dans un monastère situé à 28 kilomètres de Lhassa. Il y vit dans le plus grand recueillement, refusant de voir même les plus hauts personnages de l'État et se déclarant décidé à faire en ce lieu paisible une retraite de trois années. En son absence, nul n'ose, cela va sans dire, prendre aucune responsabilité et donner aucun ordre.

La manœuvre, il faut le reconnaître, ne manque pas d'habileté: il est peu probable que le gouvernement de l'Inde n'ait pas prévu le cas, mais il n'est pas facile d'imaginer comment il compte se tirer de l'affaire. Le colonel Younghusband n'a pas laissé échapper une occasion de faire connaître officiellement qu'il n'allait à Lhassa que pour signer une convention réglant les difficultés entre les deux gouvernements; il a promis de ne pénétrer dans aucun monastère, à moins d'être attaqué le premier, il a promis d'évacuer Lhassa

aussitôt après la signature du traité; mais s'il ne trouve personne avec qui négocier, que fera-t-il? Combien de temps attendra-t-il les plénipotentiaires thibétains? Quels moyens aura-t-il de les contraindre à traiter? Il y aurait bien une ressource: négocier avec l'*amban* chinois qui est animé des meilleures intentions et qui, alors que les Lamas refusaient d'autoriser les gens de Lhassa à ouvrir un marché près du camp anglais, envoyait de lui-même au général Macdonald des vivres et des provisions de toute sorte. Mais ce ne serait pas une solution pleinement satisfaisante, car l'impuissance de la Chine à faire respecter au Thibet les conventions qu'elle conclut avec les puissances étrangères est amplement démontrée, et il est peu probable que l'Angleterre veuille se faire sur ce point son auxiliaire et consente à renforcer la main débile du Fils du Ciel. En définitive, il ne semble pas déplacé de comparer, toutes proportions gardées, la situation du général Macdonald et du colonel Younghusband à celle de Napoléon après la prise de Moscou. Comme lui, ils sont victorieux; comme lui, ils occupent la capitale religieuse de l'ennemi; mais comme lui, ils courent vainement après les négociateurs. Depuis un an la presse anglaise ne cesse ses efforts pour démontrer que l'hostilité des Thibétains, leurs procédés dilatoires sont inspirés par ce sujet russe, Dorjeff, qui s'est installé à Lhassa depuis plusieurs années et qui aurait, paraît-il, acquis dans les conseils du Talé-Lama une influence considérable. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'aller chercher si loin pour expliquer une attitude que tout ce que l'on savait précédemment du caractère et des mœurs des Thibétains suffirait à faire comprendre. Il ne serait, par contre, pas surprenant que la tactique actuelle du Talé-Lama ait été inspirée par le personnage dont il s'agit. Elle paraît en tout cas, si l'on se place au point de vue thibétain, la plus judicieuse qu'il fût possible d'adopter. Reste à voir comment le cabinet de Londres y répondra.

C. M.

## AVIS

1° Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.

2° Les adhérents qui versent une cotisation annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.

3° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.

Tous les souscripteurs reçoivent le Bulletin du Comité pendant douze mois à dater du 1<sup>er</sup> janvier de l'année de leur souscription.

La Banque de l'Indo-Chine reçoit gratuitement, dans toutes ses agences, les souscriptions à l'Œuvre du Comité.



## UNE PROVINCE CHINOISE EN PROGRÈS

LE CHANTOUNG <sup>(1)</sup>

(Suite.)

## II. — CE QU'Y FONT LES ALLEMANDS.

Quels que soient l'intérêt qui s'attache aux bonnes dispositions montrées par l'administration chinoise et la valeur des efforts qu'elle déploie en ce moment pour régénérer le Chantoung, il semble bien qu'aucun résultat vraiment sérieux et durable ne pourra être obtenu dans ce sens, si les moyens employés ne tendent pas surtout à améliorer la situation matérielle, les conditions économiques de la province. Cette amélioration, c'est l'achèvement de grands travaux publics qui seul peut la produire. Et comme l'administration chinoise montre depuis des siècles une inaptitude singulière à ce genre d'entreprise, les Allemands, en s'établissant au Chantoung, se sont empressés d'y consacrer leur activité et leurs capitaux. C'est en quelque sorte le rôle qu'ils se sont réservé dès le début, s'attribuant par avance la part de profits qui y est afférente.

Le Chantoung est une des provinces de la Chine les moins favorisées sous le rapport des voies de communication — ils lui donnent un chemin de fer. Sa principale richesse est, dit-on, dans son sol, sinon intacte, du moins mal exploitée — ils acquièrent, avec la volonté d'en faire une exploitation intensive, les meilleurs gisements miniers du pays. Ses côtes n'offraient qu'un seul port ouvert au commerce étranger, Tché-fou, port défectueux à bien des égards, et éloigné des régions les plus productives — ils en créent un second, Tsing-tao, au débouché naturel de la plaine cultivée et des centres commerciaux les plus importants de la province, et ils le dotent de tous les avantages, de tous les perfectionnements qu'autorisent les prévisions les plus ambitieuses sur le développement du pays.

Bien entendu, ce n'est pas par pure générosité qu'ils viennent ainsi substituer leur zèle et leur génie à l'apathie et à l'impuissance plus ou moins avérées du gouvernement chinois. On a pu en tout temps, chez d'autres peuples, travailler pour le roi de Prusse; il serait étrange qu'il vint aujourd'hui à l'esprit de celui-ci de travailler gratuitement pour l'empereur de Chine. Les Allemands, comme de juste, n'apprécient guère les placements à fonds perdus. En travaillant à la prospérité d'une province chinoise, ils pensent surtout aux bénéfices qu'eux-mêmes en retireront. Outre les droits et les privilèges qu'ils se sont déjà fait reconnaître formellement, ils comptent que l'enrichissement des Chinois fera surtout le leur. En tout cas, ils se créent des titres au Chantoung, et nul doute que leurs revendications et leurs exigences ne soient, le cas échéant,

au niveau des efforts et des sacrifices qu'on les voit s'imposer aujourd'hui.

## Chemin de fer.

On connaît les faits qui amenèrent, à la fin de 1897, l'intervention bruyante de l'Allemagne dans les affaires de Chine.

L'assassinat de deux de ses missionnaires dans un petit village de la province du Chantoung parut être un de ces événements dont un gouvernement tire parti avec d'autant plus de promptitude et de décision qu'ils viennent à point pour permettre la réalisation d'un dessein déjà arrêté.

C'est le 14 novembre 1897 que l'amiral von Diederichs débarqua ses premières troupes dans la baie de Kiao-tcheou, sur le promontoire de Tsing-tao. Le gouvernement allemand ne fut pas long à prouver qu'il entendait faire là autre chose qu'une opération éphémère, et à montrer le sens qu'il voulait donner désormais à sa politique en Chine. La gravité du conflit est à Berlin intentionnellement grossie. L'Empereur envoie dans les eaux chinoises son propre frère, le prince Henri de Prusse, « le poing ganté de fer ». Avant même que les négociations entamées avec le gouvernement chinois aient abouti au moindre résultat, les troupes débarquées à Kiao-tcheou étaient renforcées et recevaient l'ordre de s'installer solidement. Le ministre d'Allemagne à Pékin déclarait en même temps que Kiao-tcheou ne serait évacué que lorsque la Chine aurait reconnu aux Allemands dans la province du Chantoung une situation privilégiée.

L'évacuation n'eut pas lieu. Bien mieux, le 5 mars 1898, la Chine cédait à bail à l'Allemagne, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, — forme atténuée d'un abandon définitif, — la baie de Kiao-tcheou, autour de laquelle était tracée une zone d'influence de 50 kilomètres de rayon. Cette cession permettait à Tsing-tao l'établissement d'une base navale de premier ordre. Ce n'était pas tout. Les Allemands recevaient, d'autre part, l'autorisation de construire un réseau de chemin de fer dans la province, avec le droit de posséder et d'exploiter les mines jusqu'à une distance de 30 lis (15 kilomètres environ) de chaque côté des voies projetées et sur tout leur parcours.

\* \*

Le 1<sup>er</sup> juin 1899, le gouvernement allemand rétrocédait cette double concession à un syndicat de banquiers et de commerçants, à charge par ceux-ci de fonder deux ou plusieurs sociétés sino-allemandes destinées à lui donner une réalité. Le 14 du même mois, la Compagnie des chemins de fer du Chantoung était constituée au capital de 54 millions de marks. Quatre mois après, le 10 octobre, la Compagnie des mines du Chantoung prenait à son tour naissance, avec un capital de 12 millions de marks.

Les deux Compagnies se mirent aussitôt à l'œuvre. Le premier coup de pioche qui inaugura

(1) Voir le numéro de Juillet.

la construction de la première ligne ferrée fut donnée solennellement par le prince Henri en octobre 1899. Les troubles de 1900 interrompirent un instant les travaux. On les reprit avec ardeur, dès que la tranquillité fut rétablie. L'inauguration de la section Tsingtao-Kiao-tcheou date du mois d'avril 1901. Le 1<sup>er</sup> juin 1902, la ligne, sur une longueur de 184 kilomètres, — de Tsingtao à Weisien, — était ouverte au trafic général. Un an après, c'est Tsing-tcheou-fou que les rails atteignaient. Quand je pris la ligne, en octobre 1904, elle desservait déjà Tchou-tsoun depuis le 22 septembre. Elle était donc achevée sur un parcours de 303 kilomètres; 102 kilomètres restaient à construire pour arriver à Tsinan-fou. Les travaux étaient poussés avec célérité. On avait fini les ouvrages d'infrastructure. On espérait que la ligne serait totalement terminée et que le premier train circulerait entre Tsingtao et la capitale, soit sur une distance de 405 kilomètres, dès le commencement de 1904.

Cet événement s'est réalisé au mois de mars de cette année. Il fut l'occasion d'un échange de télégrammes entre l'empereur d'Allemagne et le gouverneur du Chantoung. Aujourd'hui, le transport des voyageurs et des marchandises se fait en moins de douze heures par le chemin de fer, de Tsinan-fou à la baie de Kia-tcheou. Il fallait huit à dix jours, il y a seulement trois ans, pour faire, par les procédés de locomotion indigènes, le même parcours.

De la ligne principale se détachent déjà deux embranchements, qui doivent la relier aux deux régions minières dont les Allemands ont commencé l'exploitation. L'un atteint le centre des houillères des mines de Weisien et a 2 kilomètres de longueur environ; il est achevé depuis deux ans. L'autre, plus considérable, était en construction au mois d'octobre 1903 et devait être terminé à peu près en même temps que la ligne principale. Il se détache de celle-ci à Tchang-tien, près de Tchou-tsoun, et doit remonter, jusqu'à Pochan-sien la vallée du Siao-tsu-ho, riche en mines. Il aura de 35 à 40 kilomètres. Je reviendrai sur les régions que traversent ces deux tronçons de chemin de fer.

Tsinan-fou ne sera que pour un temps le terminus du chemin de fer du Chantoung. Quand je passai dans la capitale, à la fin de septembre 1903, on y préparait deux gares: l'une près du faubourg Est, l'autre sous le mur Ouest de la ville. Cette dernière devait être la principale; elle avait été prévue pour le prolongement de la ligne. J'appris, en effet, que des travaux d'arpentage étaient depuis quelque temps commencés au delà de Tsinan-fou, en plusieurs points de la région occidentale de la province. Il faut dire ici que la Compagnie des chemins de fer du Chantoung a fait inscrire dans sa charte le droit de demander, lorsqu'elle aurait atteint Tsinan-fou, la concession d'une nouvelle ligne allant de cette dernière ville à Yi-tcheou-fou, dans le Sud de la province, et de Yi-tcheou-fou à Tsingtao, formant ainsi avec la première ligne une immense boucle ferrée de

plus de 4.000 kilomètres. Mais il semble que ce dernier tracé ait fait place à un autre projet.

La Compagnie allemande s'est récemment entendue avec le syndicat anglo-allemand qui a été constitué en 1898 pour la construction d'un chemin de fer destiné à réunir, de Tien-tsin à Tching-kiang, la vallée de Pei-ho et celle du Yang-tse-kiang, par le Chantoung, chemin de fer qui suivra la direction générale du Grand Canal, devenu impraticable pour les grands transports. Aux termes de l'arrangement, conclu entre les deux sociétés, la Compagnie allemande se serait réservé le tronçon qui courra de Tien-tsin à la frontière méridionale du Chantoung, et qu'elle ferait passer par Tsinan-fou où aboutit la ligne déjà construite.

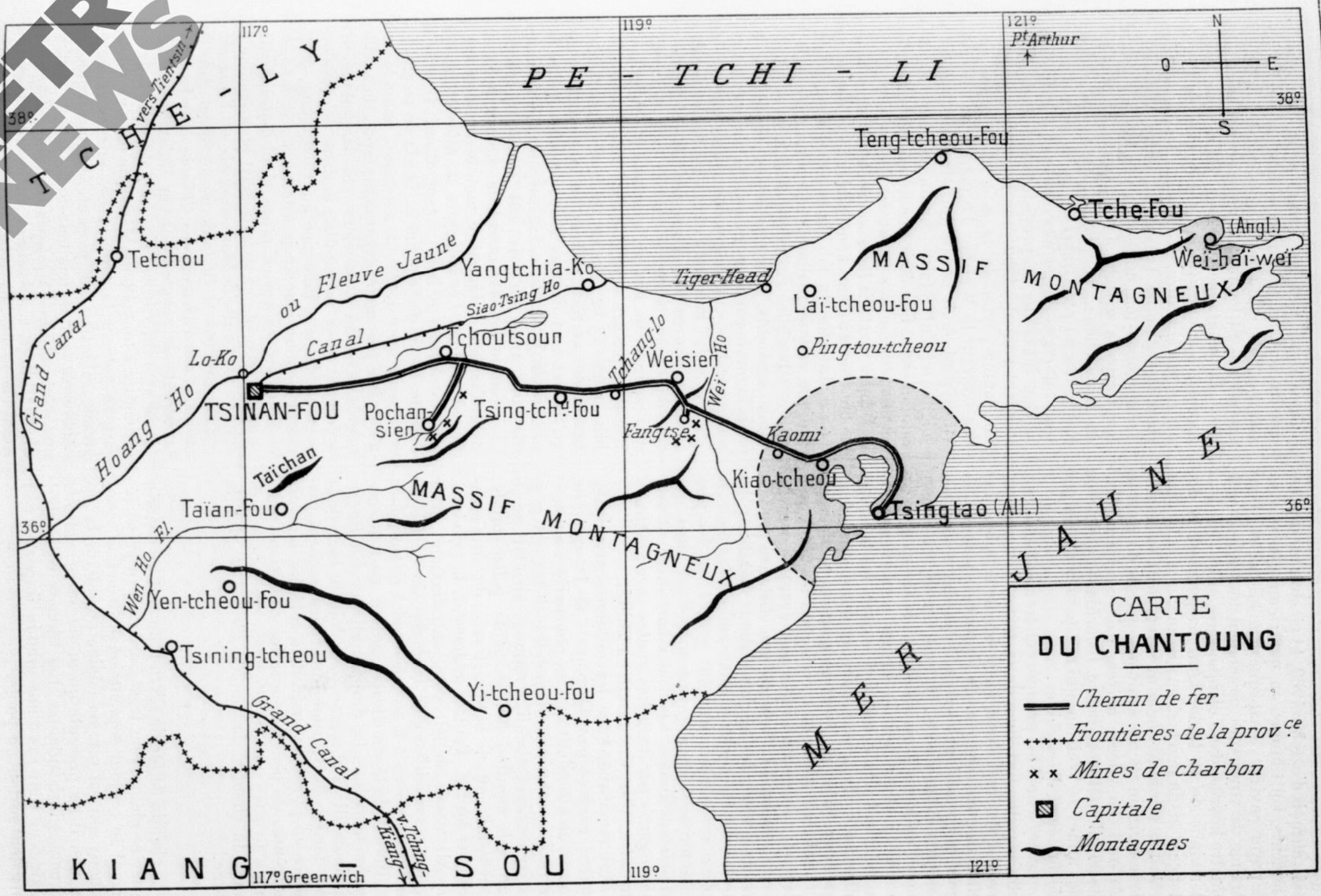
D'un autre côté, on dit que les Allemands ont obtenu du gouvernement chinois deux nouvelles concessions, qui se combineront avec le projet Tien-tsin Tching-kiang et qui prolongeront vers l'ouest le réseau du Chantoung. Il s'agit, d'une part, d'une ligne, au Nord, qui ira de Te-tchou, sur le Grand Canal, à Tching-ting-fou, déjà desservi par le chemin de fer franco-belge Pékin-Hankéou; d'autre part, d'une ligne, au Sud, qui s'étendrait du Yen-tcheou-fou à Kaï-fong-fou, où elle se joindrait à la nouvelle ligne concédée aux Belges.

Il y a lieu de penser que les Allemands commenceront par diriger leurs rails sur Tien-tsin. L'importance politique et militaire, sinon économique, d'un chemin de fer reliant Tien-tsin à Tsing-tao sous leur contrôle, n'a pas besoin d'une longue démonstration. Et quant aux autres concessions qu'ils se sont fait accorder, elles prouvent suffisamment leur ambition d'accroître sans cesse leur sphère d'influence, en l'étendant de plus en plus dans la vallée du fleuve Jaune.

\* \* \*

Le chemin de fer du Chan-toung, dans sa partie déjà exploitée, donne l'impression d'une œuvre solide et durable; et, à en juger par le matériel qui y a été employé, sa construction a dû être coûteuse. La voie a la largeur normale de 1<sup>m</sup>44; les traverses sont en fer; le ballast est excellent et abondant. Il n'y a qu'une ligne unique, mais à presque toutes les stations, très nombreuses, — on n'en compte pas moins de quarante-deux entre Tsing-tao et Tchou-tsoun, sur 303 kilomètres, — existent plusieurs voies de garage. Tout a été prévu pour une active circulation de trains. Les gares sont parfaitement construites, en briques grises, dans un style qui rappelle certains détails de l'architecture chinoise; les quais y sont spacieux. La ligne traverse les rivières sur de beaux ponts métalliques, dont quelques-uns ont de huit à dix arches. Le matériel roulant est neuf. Les wagons de voyageurs sont confortables. Il y aura quatre classes; les compartiments de deuxième classe font pour le moment fonctions de premières. Sous le bénéfice de cette remarque, le voyage en deuxième classe de Tchou-tsoun à Tsing-tao coû-

RETRO NEWS



**CARTE  
DU CHANTOUNG**

— Chemin de fer  
 + + + + Frontières de la prov<sup>ce</sup>  
 x x Mines de charbon  
 ▣ Capitale  
 ~ Montagnes

DE L'ASIE FRANÇAISE

tail, au mois d'octobre 1903, 11 piastres mexicaines 30 cents. Un Chinois, en quatrième classe, avait à payer environ 8 sapèques par kilomètre. Deux trains de voyageurs circulaient toutes les vingt-quatre heures, dans chaque sens, entre les deux terminus de la ligne. L'un franchissait la distance dans la journée, en dix heures; l'autre s'arrêtait le soir à mi-chemin, et reprenait sa marche le lendemain. Il n'y avait pas encore de convois de nuit. La vitesse moyenne de ces trains était de 30 kilomètres à l'heure. Ils brûlent du charbon des mines de Weisien, qui m'a paru faire très peu de fumée et d'escarbilles.

Le personnel est presque entièrement indigène, et s'acquitte fort bien de sa tâche. Les manœuvres sont simplement et rapidement faites. Les chefs de gare sont pour la plupart de jeunes Chinois, qui possèdent les connaissances européennes les plus élémentaires. Ils ont un aspect bizarre sous l'uniforme fantaisiste dont la Compagnie les a affublés et qui unit les insignes subalternes du mandarinat aux boutons de cuivre des troupiers allemands. Très peu d'agents européens, dans les deux ou trois gares principales seulement.

Le chemin de fer ne traverse pas les villes qu'il dessert; aucune muraille n'a été éventrée pour lui livrer passage. Il passe à une distance plus ou moins grande des agglomérations habitées; des routes ont été construites ou améliorées pour le relier aux centres les plus peuplés et les plus commerçants de son parcours. C'est ainsi que Weisien et Tsing-tcheou-fou communiquent avec leurs gares par de belles routes carrossables et macadamisées. Une rareté en Chine!

J'ai remarqué que les stations principales étaient gardées par des piquets de troupes chinoises, en attendant que les pourparlers engagés entre les autorités allemandes et les autorités indigènes aient abouti, comme il en était question, à la création d'un corps de police mixte, dont la mission, de la ligne ferrée, devait s'étendre plus tard à d'autres régions de la province. Les Allemands, de leur côté, entretiennent, pour la haute surveillance de leur chemin de fer, de petites garnisons à Kiao-tcheou et à Kaomi, dans les limites de la zone tracée autour de leur concession maritime. Le drapeau allemand flotte sur ces deux villes, et même plus loin le long de la voie ferrée. Les Postes impériales se sont installées en plusieurs endroits à côté des bureaux indigènes. On peut dire que les conditions ordinaires du pays sont transformées sur tout le parcours du chemin de fer. Ce n'est déjà plus la Chine!

..

Le chemin de fer du Chan-toung est un chemin de fer de plaine. Son tracé borde à peu près fidèlement le contour septentrional du massif montagneux qui est comme l'épine dorsale de la péninsule. Il ne présente qu'en de rares endroits des pentes insignifiantes. Les travaux d'art qu'il a exigés ne sont pas d'une grande importance et consistent surtout en ponts.

Mais il ne faut pas croire pour cela que sa construction ait été uniformément aisée. En plusieurs points, elle a même présenté des difficultés imprévues. Si les ingénieurs n'eurent pas à attaquer la montagne, il leur fallut par contre compter souvent avec un sol inconsistant et une plaine marécageuse, ravagée par les inondations. Dans la région de Tchang-lo, entre Weisien et Tsing-tcheou-fou, un terrain peu ferme a retardé longtemps la marche des travaux. Et plus près de Kiao-tcheou, la plaine basse qui entoure Kaomi n'a pu être traversée qu'au prix d'importants ouvrages de terrassements et d'irrigations. En ce point même, les prévisions ont été déjouées. Pendant l'été de 1902, une inondation emporta une bonne partie de la voie et le grand pont construit sur le Wei-ho. Le pont a pu être assez vite réparé, mais la voie doit être entièrement et soigneusement refaite sur un parcours de 6 à 8 kilomètres. Elle était encore en reconstruction au moment de mon passage.

D'autre part, si les constructeurs du chemin de fer n'ont eu, dans l'ensemble, à surmonter que peu d'obstacles du fait de la population, l'hostilité que celle-ci parfois leur a témoignée était de nature à produire des effets assez graves. A certains moments, leurs procédés expéditifs, les abus commis par leurs escouades de travaux, et, en général, la violation qu'ont subie quelquefois les droits des habitants et les traditions locales, furent la source de dangers sérieux. Si l'inondation dont je parlais à l'instant fit tant de ravages aux environs de Kaomi, c'est que les Allemands n'avaient pas cru devoir se conformer, pour l'établissement de la voie en cet endroit, aux avertissements et aux prières de la population, et qu'ils s'étaient dispensés de prendre toutes les mesures de précaution exigées pour l'écoulement des eaux. Aussi, qu'arriva-t-il? Quand les grandes pluies annuelles survinrent, le chemin de fer fut naturellement endommagé, mais les récoltes aussi furent perdues. Les indigènes manifestèrent aussitôt violemment leur exaspération. Il y eut émeute. L'eau de la plaine se teinta de rouge. La répression sans doute fut prompt; mais le fait n'en reste pas moins symptomatique. Les Allemands, s'ils ne se soucient pas davantage des prérogatives de la population dans le développement de leur influence au Chantoung, pourraient bien un jour avoir à faire face à des conflits plus graves que celui qui vient d'être relaté, et dont le remède ne se trouverait plus seulement dans la proximité de leurs casernes de Tsing-tao.

Leur méthode a été toujours de forcer plus ou moins le consentement des Chinois et de les traiter comme un peuple à qui son état actuel de faiblesse et d'infériorité impose l'obligation de se soumettre à toutes leurs décisions. Ils ont obtenu jusqu'à présent la plupart de leurs privilèges, grands et petits, en plaçant le gouvernement chinois devant le fait accompli. Il est certain que cette politique n'est pas la moins efficace en Chine; elle est à l'origine de la concession de Kiao-tcheou et, aux yeux des Chinois, l'a enta-

chée pour toujours. Mais à côté de ses réalités fructueuses, elle a ses dangers. Ce qui est brusquerie de la part des hauts fonctionnaires à l'endroit des autorités locales devient presque toujours brutalité dans les rapports des subalternes avec les habitants. Et il n'y aurait que peu de chose à faire, semble-t-il, pour soulever une province dont la population, très nombreuse, déjà assez turbulente, est pauvre et par conséquent n'a, dans la masse, presque rien à perdre.

Il est impossible que les Allemands ne sentent pas ce péril. De nombreux indices prouvent d'ailleurs qu'ils font de louables efforts pour résister aux incitations de leur tempérament. Leur « gantelet de fer » est inutile : leur main est par nature assez vigoureuse et devrait même se couvrir souvent d'un gant de velours.

\* \*

Quelle est, au point de vue économique, la valeur du chemin de fer du Chantoung ? La question a son importance, car c'est d'elle que dépendent en grande partie l'avenir et la prospérité de l'établissement allemand.

Nous avons vu que la ligne déjà construite s'enfonce profondément dans la province, dont elle suit à peu près l'axe, et qu'elle traverse un pays de plaine. Cette plaine, c'est jusqu'au milieu du Chantoung, la grande nappe de terre jaune qui fait la fertilité et la richesse de toute la Chine du Nord ; admirablement cultivée par les habitants qui n'en laissent presque aucune parcelle improductive. Elle disparaît pendant huit mois de l'année sous la verdure des moissons : froment, sorgho, millet, haricots, etc... Jusqu'où peut s'étendre la vue, on n'aperçoit que des champs, qu'interrompent seulement les villages ou les murailles des villes. Aux abords de Tsing-tcheou-fou et de Tchou-tsoun, on voit aussi de vastes espaces plantés de mûriers pour l'élevage des vers à soie ; c'est une belle région séricicole. Autour de Kaomi, le sol humide, assez bien drainé, a permis la culture du coton. Le tracé du chemin de fer se confond d'ailleurs avec une route naturelle et une voie commerciale importante. Par Kiao-tcheou se faisaient jadis la plupart des exportations maritimes de la province : noix de terre (groundnuts), tourteaux de haricots, tresses de paille, soies. Kiao-tcheou était alors un port de jonques très actif, et le cabotage qu'il entretenait allait jusqu'aux côtes de la Chine méridionale et à celles de la Corée, dont il importait les bois. Mais le fond de la baie s'est peu à peu ensablé. La ville s'est retirée en quelque sorte dans l'intérieur des terres. L'établissement des Européens à Tchéfou après 1860, l'usage des bateaux à vapeur, attirant le commerce dans ce dernier port, ont achevé la décadence de Kiao-tcheou. Il semble cependant que le premier effet du chemin de fer sera de rétablir l'ancien état de choses, de reporter le courant commercial dans sa précédente direction et de le faire aboutir à Tsing-tao, port en eau profonde que les Alle-

mands ont à dessein créé à l'entrée de leur baie.

La ligne a du reste sur son parcours, et relie par conséquent à Tsing-tao, des villes, des marchés, qui sont parmi les centres commerciaux les plus considérables de la province. Je les ai déjà nommés. Ce sont, — outre Tsinan-fou, — Weisien, Tsing-tcheou-fou et Tchou-tsoun.

Nous avons vu dans l'article précédent que les deux premières de ces quatre villes et la dernière viennent d'être ouvertes en principe au commerce international. Cette mesure est en quelque sorte la consécration de leur importance économique (1).

Weisien, ville aussi peuplée que la capitale, est un centre de distribution particulièrement important, situé à la jonction de plusieurs routes et rayonnant dans toutes les directions. Jusqu'à ces derniers temps, la presque totalité des marchandises importées par voie maritime, à Tchéfou ou à Tiger Head (port de Lai-tcheou-fou), étaient entreposées à Weisien, d'où elles étaient distribuées ensuite dans toute la contrée, parfois très loin dans l'intérieur. De même, les produits à exporter de la plus grande partie de la province y étaient rassemblés avant d'être expédiés à leurs lieux de destination. Weisien est le centre du commerce des tresses de paille, qui a une grande valeur dans les exportations du Chantoung.

Tsing-tcheou-fou, très vieille ville, ancienne capitale de la province, patrie originaire de la dynastie des Ming, fut aussi pendant longtemps le centre très actif d'une région économique très riche. Elle est aujourd'hui bien déchue de sa grandeur passée ; mais le chemin de fer ne pourra que lui rendre un peu de sa prospérité commerciale, surtout si l'industrie de la soie, qui a fait sa fortune jadis, y est régénérée et développée.

C'est à Tchou-tsoun que se tient aujourd'hui le grand marché de la soie du Chantoung, soie ordinaire et soie sauvage (2). La production d'une vaste région y afflue sous forme de matière première et d'articles ouvrés : cocons, soie grège, pongées, tussahs, déchets. Le chemin de fer a déjà contribué à favoriser dans la plus large mesure le développement de ce commerce, en rapprochant les producteurs des acheteurs, en abaissant le prix des transports et en rendant moins faciles les exactions des mandarins, qui avaient coutume de prélever des dîmes léonines sur les transactions entre indigènes et étrangers. « De

(1) A ce propos, la presse allemande d'Extrême-Orient oppose la conduite de ses compatriotes qui ouvrent toute grande aux étrangers la porte du Chantoung, à celle des Russes qui ont voulu faire de la Mandchourie un domaine fermé à tout autre commerce que le leur. Mais, par cette comparaison, elle songe surtout à « sauver la face ». Les Allemands font ici contre mauvaise fortune bon cœur. Car il est permis de croire qu'ils n'ont désiré ni recherché une innovation qui ouvre à toutes les nations, à leurs consuls comme à leurs commerçants, trois centres importants, parmi lesquels la capitale, d'une province où tous leurs actes tendent à confirmer leur suprématie. Il y a là, semble-t-il, un tour malicieux que leur joue le gouvernement chinois.

(2) On sait que la soie sauvage est produite par un ver qui se nourrit de la feuille du chêne. La Mandchourie méridionale et le Chantoung sont les deux principaux pays producteurs de cette soie, avec laquelle se fabriquent ces pongées et ces tussahs, tissus d'un usage si répandu aujourd'hui et susceptible d'une si grande extension.

juillet 1899 à juin 1903, c'est-à-dire pendant quatre années, l'exportation de la soie grège et des tissus de soie a atteint près de 25 tonnes, et celle des déchets de soie un peu plus de 58 tonnes, soit au total 83 tonnes valant 221.000 taëls haïkongan ou de la douane, environ 830.000 francs. L'exportation de la saison 1903-1904 dépasse le double de ce chiffre; rien que durant la seconde moitié de l'année 1903, la valeur de la soie exportée a atteint 1.687.000 francs. » C'est là une constatation probante.

Les statistiques officielles sont d'ailleurs favorables dans l'ensemble au futur rendement de la ligne du Chantoung et semblent donner la mesure du trafic sur lequel on paraît pouvoir compter. D'après elles, les transports par rails, sans prendre des proportions extraordinaires, s'accroîtraient d'une façon normale, qui ferait bien augurer de l'avenir. En 1902, 221.497 voyageurs ont été convoyés; en 1901, il n'y en avait eu que 59.912. Quant aux marchandises, la progression est aussi marquée: 5.473 tonnes en 1901, et 13.845 en 1902. La valeur des produits étrangers introduits dans le pays par le chemin de fer a passé de 180.000 H. taëls en 1901 à 2.908.586 en 1902, accusant ainsi une augmentation de plus de 1.500 %. Chaque kilomètre de rail ouvert au trafic a rapporté, en 1902, 1.247 2/3 piastres mexicaines contre 591 1/4 l'année précédente.

Et cependant, à côté de ces estimations officielles, il y a une opinion moins satisfaisante: celle des Allemands résidant en Extrême-Orient. Ceux-ci se montrent franchement déçus. Qu'on circule sur leur chemin de fer ou qu'on s'arrête dans leur port, on entend les mêmes avis, on recueille les mêmes doléances. Le chemin de fer ne « travaille » pas; les trains roulent à vide; une telle entreprise méritait de meilleurs résultats, sans quoi il n'était pas la peine de s'y lancer; recettes et dépenses sont dans une proportion ridicule; il y a trop loin des espérances à la réalité; on a fait un faux calcul; le rendement de la ligne ne justifiera jamais les premières prévisions. On a atteint successivement les régions commerciales, les centres les plus riches de la province, Weisien, Tsing-tcheou-fou, Tchou-tsoun, Tsinan-fou, et on a dû reculer progressivement l'échéance des résultats vraiment effectifs.

Les apparences viennent corroborer ces allégations. Il y a loin du trafic qui se fait pour le moment sur la ligne du Chantoung à celui que nous constatons sur nos lignes européennes. Aux trois trains que j'ai rencontrés en dix heures entre Tchou-tsoun et Tsing-tao, je n'ai vu presque que des wagons vides: 150 à 200 voyageurs indigènes, en quatrième classe; une centaine de tonnes de charbon extrait des mines de Weisien; quelques ballots de coton brut descendant de Tchou-tsoun; un wagon de ciment montant de Tsing-tao, tels sont les seuls éléments de trafic qu'il m'a été permis de noter pour les avoir constatés de mes yeux.

\*  
\*  
\*

La vérité, c'est que l'œuvre entreprise par les

Allemands est à ses débuts, et qu'on aurait tort de s'en tenir, comme font beaucoup de gens, à ses premières données pour juger de sa valeur définitive et de son avenir immédiat et lointain. Les Allemands ont cru que dans ce pays du Chantoung ils n'auraient qu'à poser des rails pour accaparer aussitôt tout le commerce; c'est là le faux calcul. En Chine, les changements ne sont pas si prompts; les fruits mettent plus de temps à mûrir.

Le raisonnement, la logique, l'observation, le simple examen d'une carte démontrent que le chemin de fer en question est bien conçu et doit réussir. Le Chantoung est peut-être la province de Chine où les transports pratiqués par les moyens indigènes sont le plus difficiles, le plus longs et le plus coûteux. Les Chinois, contrairement à ce qu'on prévoyait, quand il s'est agi d'introduire les chemins de fer dans leur pays, ont pris goût à ce genre de locomotion. Un déplacement à la vapeur les intéresse moins, sans doute, par sa rapidité même, — le temps a peu de valeur pour eux, — que par les économies qu'il représente. Une journée de chemin de fer, c'est, moyennant un tarif fixe et réduit, l'épargne de sept jours de brouette, d'hôtelleries et de nourriture de route, autant de frais dont maintes circonstances peuvent augmenter le montant habituel. Pour le transport des marchandises, l'avantage est plus sensible encore. On a calculé qu'avant l'existence de la ligne ferrée, le transport d'une tonne de marchandise de Weisien à Kiao-tcheou, soit sur une distance de 100 à 110 kilomètres, revenait à un peu plus de 11 piastres mexicaines, soit à 10 cents par kilomètre environ. Aujourd'hui, le coût n'en est plus que de 0 p. 40 par 15.000 kilogrammes et par kilomètre, si bien qu'un wagon de 15 tonnes de Tsing-tao à Weisien coûte 75 piastres, avec une réduction de 20 0/0 dans le cas où le chargement est de 5 wagons ou plus. La Compagnie a pu ainsi sans difficulté établir un tarif fixe très inférieur aux prix variables usités dans le pays.

Le succès de sa ligne semble donc reposer sur une base solide. L'a-t-elle compris dès le début, et voit-elle son avenir assuré? Le fait est que, loin de se laisser décourager par la médiocrité des premiers résultats, elle a poussé la construction de sa ligne sans hésitation, avec une rapidité et une résolution imperturbables.

Cela fait penser que, derrière leurs préoccupations économiques, les Allemands cachent des visées politiques prédominantes. Si celles-ci n'avaient pas été en cause, leur marche aurait été plus lente, moins directe. Ils n'auraient pas négligé jusqu'à ce jour certaines régions, comme celle de Yi-tcheou-fou, dans le sud de la province, riche en mines, mais disgraciée par sa situation géographique, dépourvue de voies de communication et ne demandant qu'une route et un débouché pour donner la mesure de ses ressources. D'autre part, ils se seraient inquiétés de l'existence de certaines voies commerciales divergentes, telles que ce canal de Yang-tchia-ko, dont je parlais plus haut et qui, en réunissant la région de

Tsinan-fou à la côte du Pe-tchi-li, peut faire, moyennant les améliorations que projette d'y réaliser l'administration chinoise, une vraie concurrence à leur chemin de fer, Tché-fou en retirant aux dépens de Tsing-tao un surcroît de trafic (1).

Ils se sont efforcés surtout d'atteindre au plus tôt Tsinan-fou, la capitale, le centre politique et administratif de la province, qu'ils entendent relier étroitement à leur territoire de la côte. Pour eux, le point le plus important du tracé de la ligne nouvelle semble donc être son terminus actuel. Imposer aux Chinois, les frapper par la fermeté de leurs desseins, les surprendre par la puissance et la rapidité de leurs moyens; accroître le plus vite possible le rayon d'action de leur concession de Kiao-tcheou, mettre toujours plus de pays à la merci de leurs rails et de ce qu'ils transportent si aisément, les soldats; tel a paru être leur principal objectif en s'enfonçant dans le Chantoung; et l'on peut dire qu'à cet égard leur Compagnie de chemin de fer a su être l'instrument docile de la politique impériale.

### Les mines.

Le Chantoung est depuis longtemps une des provinces chinoises les plus vantées pour ses ressources minières. Celles-ci sont indéniables, et on en connaît aujourd'hui assez bien la distribution et l'importance. Le célèbre géographe allemand Richtofen les a consciencieusement explorées, il y a une trentaine d'années, et en a dressé un inventaire méthodique. Il a principalement signalé à ses compatriotes la richesse en houille du pays qu'il a traversé. « Les bassins houillers du Chantoung promettent, dit-il, de fournir aux chemins de fer de l'avenir un aliment extrêmement précieux. Par la création d'un réseau ferré, cette province prendra l'importance qui lui revient de droit. » Une telle affirmation, qui est la conclusion que le savant donna à ses recherches, n'a pas peu contribué à fixer l'attention des Allemands sur cette partie de la Chine, bien avant même qu'ils ne songeassent à s'y installer; et elle est vraisemblablement au nombre des considérations qui les ont décidés, le moment venu.

On savait d'ailleurs depuis longtemps que l'or existait en assez grande quantité dans la province. Malgré l'interdiction des autorités chinoises, les habitants des préfectures de Teng-cheou et de Lai-tcheou ont été tentés à plusieurs reprises de délaisser les travaux des champs pour laver les sables aurifères de leurs ruisseaux ou gratter les rocs de quartz de leurs montagnes. En 1868 même, cette région fut prise de la fièvre de l'or. Le Chantoung acquit soudainement le

(1) D'après les plus récentes informations, le dragage du canal, par ordre des autorités chinoises, est commencé. Celles-ci y ont déjà établi, de concert avec quelques gros commerçants de Tché-fou, un service régulier de petits remorqueurs? On dit que les Allemands viennent de proposer une combinaison qui leur permettrait de prendre l'exploitation du canal à leur compte. Mais le gouverneur du Chantoung aurait jusqu'ici résisté.

renom d'un Eldorado chinois. Il s'y produisit un petit « rush ». Des chercheurs d'or y accoururent de l'étranger: Américains et Australiens surtout, aventuriers et brigands d'occasion, qui donnèrent fort à faire pendant quelque temps au gouvernement chinois et aux légations à Pékin. Il fallut des mesures sévères pour en débarrasser le pays. En réalité, les « placers » du Chantoung ne méritaient pas tant de bruit. Ils valent cependant d'être industriellement exploités. Mais la compagnie chinoise qui s'est formée à la suite de ces événements pour l'extraction du métal précieux à Ping-tou-tcheou, à l'est de Weisien, était trop mal administrée pour donner le jour à une affaire durable et sérieuse. Les Anglais viennent de fonder une société pour exploiter les gisements aurifères qu'ils ont trouvés dans leur concession de Wei-hai-wei. Les Allemands n'auront garde de négliger pour leur part cette importante source de revenus.

Outre l'or, le plomb et le fer sont assez répandus au Chantoung. On trouve, de plus, de petits diamants en assez grande quantité dans la région d'Yi-tcheou-fou. Mais, comme nous avons vu, c'est l'exploitation de la houille qui est appelée de beaucoup au plus bel avenir.

On compte quatre districts houillers principaux dont les centres sont: Pochan-sien, Yi-tcheou-fou, Weisien et Tchang-tsiou-sien (au nord-est de Tsinan-fou). Ceux de Pochan-sien et de Yi-tcheou-fou sont réputés comme les plus riches. Je reviendrai sur le premier tout à l'heure. Autour de Yi-tcheou-fou, la couche carbonifère couvre en plaine une étendue de 5.000 milles carrés environ. A en croire les habitants, on est sûr, en quelque endroit que l'on creuse cette vaste plaine, de rencontrer le charbon.

Ces quatre districts ne sont pas inexploités. De nombreuses mines y ont été ouvertes, il y a longtemps déjà, par les Chinois. Si ceux-ci n'en ont obtenu qu'une production médiocre, c'est qu'elles sont mal exploitées. La plupart, ayant été très vite envahies par l'eau, ont dû être abandonnées. D'une façon générale, les efforts et les capitaux qui y ont été consacrés par les entrepreneurs indigènes sont insuffisants. Il appartient aux Allemands de reprendre, de développer ces mines et de leur donner le rendement que permettent d'espérer un outillage perfectionné et des capitaux considérables.

\* \*

Nous savons déjà comment a été constituée, en 1899, la Compagnie des mines du Chantoung, née de la concession du chemin de fer. Il lui a été reconnu le droit de rechercher, d'acquérir, d'exploiter des mines de toute espèce dans une zone de 60 lis (30 kilomètres environ), le long des lignes à construire (15 lis de chaque côté). Elle va avoir cinq années d'exercice. Nous verrons plus loin quels sont les points où elle porte ses efforts et quelle est l'importance des travaux qu'elle a déjà entrepris.

Outre cette concession, les Allemands, il y a

deux ans à peu près, se sont fait attribuer par le gouvernement chinois le privilège d'exploiter dans la province cinq grandes régions minières, bien choisies, faute de pouvoir obtenir le monopole des mines du Chantoung tout entier. Des syndicats se sont formés depuis lors pour tirer parti des nouvelles concessions. Leurs recherches sont activement poursuivies. J'ai rencontré, au cours de mon voyage, plusieurs de leurs agents en tournée de prospection. En réalité, les Allemands ont dans leur lot tous les territoires minières de quelque valeur. Ils se sont ainsi assurés en fait le monopole qui leur a été refusé en droit.

La houille devait naturellement mériter surtout leur attention comme étant le minerai le plus abondant dans la province et le plus précieux à extraire dans un pays très éloigné d'Europe et susceptible d'un réel développement industriel. Les régions où les travaux sont le plus avancés se trouvent être effectivement deux des centres de charbonnages énumérés plus haut : Weisien et Pochan-sien. C'est à la Compagnie des mines du Chantoung qu'il revient de les mettre en valeur. Elles sont en effet dans le rayon du chemin de fer, et elles ont été abordées au fur et à mesure de l'avancement de la ligne.

Près de Weisien, la mine de Fang-tze est la première à laquelle l'industrie allemande ait appliqué ses procédés; depuis près de deux ans, elle est en exploitation régulière et progressive. J'indiquais plus haut qu'une voie de 2 kilomètres a été posée pour la mettre en relation avec le chemin de fer. Le puits d'extraction atteignait dernièrement la profondeur de 175 mètres, et aboutissait à une couche abondante de 4 mètres d'épaisseur. On a dû commencer cet été le forage d'un second puits, situé à 400 mètres du précédent et plus rapproché de la ligne ferrée. Actuellement, la mine de Fang-tze pourrait produire 300 tonnes de charbon par jour; mais les ingénieurs entendent marcher prudemment, et se contentent pour le moment d'un rendement bien moindre, d'ailleurs suffisant pour la consommation présente. Ils font en sorte que, dans deux ans, la mine soit en plein rapport.

Dans la région du Pochan-sien, les résultats sont plus tardifs. A la fin de l'année dernière, l'exploitation n'était pas encore commencée. Du moins, plusieurs forages avaient été effectués pour établir la position du gisement, et la Société avait acquis les meilleures mines indiquées par les recherches. Pour quelques-unes d'entre elles, les travaux préliminaires étaient en voie d'achèvement. L'extraction régulière du charbon ne pouvait être entreprise que lorsque les rails desserviraient ces mines. J'ai déjà dit que le tronçon de chemin de fer qui doit être établi dans cette région pour la faire communiquer avec la ligne maîtresse du Chantoung, était encore en construction il y a dix mois, et qu'il ne serait terminé que dans le courant de cette année.

Le district houiller de Pochan est, croit-on, le

plus riche de la province. Il constitue pour la Compagnie allemande la grande réserve, la plus belle promesse de l'avenir. Richtofen estimait déjà sa production totale à 150.000 tonnes par an, en dépit des imperfections de la main-d'œuvre et du travail chinois. Pochan-sien se trouve au fond d'un long couloir qui forme la vallée du Siao-tsu-ho et qui s'ouvre au Nord sur la plaine. Les mines principales sont dans le massif montagneux qui ferme au Sud cette vallée. Leur position au flanc des montagnes rend commode le drainage des eaux, entre autres facilités d'exploitation.

Les ingénieurs allemands ont, dit-on, connaissance, non loin de ces mines de charbon, d'un gisement de minerais de fer de quelque importance. Si cela est exact, cette constatation a une haute valeur. La coexistence de la houille et du fer pourrait amener un jour dans cette région l'établissement de grandes industries.

Pochan-sien est d'ailleurs déjà, à la façon chinoise, un centre manufacturier remarquable. Nées de la présence simultanée du charbon et d'une abondante matière première, certaines industries y prospèrent depuis longtemps : briqueries, tuileries et surtout poteries et verreries. A part quelques rares articles soignés, et artistiques, leurs produits sont très ordinaires et de consommation courante; quelques-uns d'entre eux sont d'un bon marché exceptionnel. Ils s'exportent dans toute la province et même au delà. Néanmoins, l'importance actuelle de ces industries est au-dessous de celle à laquelle elles pourraient prétendre. Cela vient de ce qu'elles sont cantonnées dans les familles, qui n'ont nul souci d'étendre leurs débouchés, et de ce que les moyens de transport sont notoirement insuffisants. Quand elles seront soustraites aux méthodes routinières des ateliers familiaux et qu'elles jouiront de meilleurs moyens de transport, on les verra prendre sans doute une grande extension. Le chemin de fer qui aura ainsi provoqué leur progrès, sera le premier à en bénéficier, par suite de l'accroissement de son trafic.

\* \*

Les premiers Européens qui connurent et purent expérimenter le charbon de Pochan, ont prétendu qu'il était d'aussi bonne espèce que le meilleur charbon de Cardiff. Cette opinion sera bientôt peut-être trouvée exagérée. Il semble que les Allemands, après expériences, aient été déçus en général par la qualité du charbon qu'ils ont à extraire au Chantoung.

Le produit de Weisien a été déclaré sans doute supérieur à celui des houillères japonaises, lequel est d'usage courant dans les ports d'Extrême-Orient. Mais ce n'est pas beaucoup dire, et on avait espéré mieux. D'ailleurs, sa consommation pour le moment est très limitée. Elle intéresse presque exclusivement l'exploitation du chemin de fer et l'alimentation de la flotte de guerre allemande des mers de Chine. Au cours de l'année dernière, chaque jour, un train charbonnier quit-



tait le carreau de la mine de Fang-tze, et transportait à Tsing-tao de 50 à 100 tonnes de charbon. Le prix de vente était de 12 piastres la tonne, rendue au port.

Même quand les mines de Pochan apporteront leur contribution, la consommation du charbon du Chantoung n'excédera pas de longtemps la demande des débouchés locaux. L'accroissement du réseau ferré, le développement probable de l'industrie, les besoins croissants des marines commerciale et militaire à Tsing-tao, et surtout la pauvreté excessive de la province en combustible d'autre espèce, en sont de bonnes raisons. En outre, le prix relativement élevé de ce charbon lui permettrait difficilement de rivaliser au dehors avec le charbon japonais et même avec le produit des mines chinoises de Kaï-ping, près de Tientsin. Il ne semble donc pas que de sitôt il soit l'objet d'un important trafic et prenne place au tableau des grandes exportations du Chantoung.

### Le port de Tsing-tao.

Tsing-tao allemand n'a que six ans d'existence, et déjà la misérable bourgade chinoise où débarqua l'amiral Diederichs est devenue une des principales stations européennes de Chine. Elle promet d'être bientôt un des ports les mieux outillés d'Extrême-Orient.

C'est aujourd'hui une vraie ville, bien tracée et bien construite, pourvue des grands services qui assurent le confort de nos villes d'Europe, et des principaux organes qui composent le mécanisme de la vie moderne. Voirie parfaite, canalisations souterraines, éclairage électrique public et privé abondant, approvisionnement et service d'eau saine. Les rues, très spacieuses, sont solidement macadamisées et entretenues avec soin. Les établissements publics les plus utiles ont été les premiers élevés, comme le lazaret, très vaste, véritable sanatorium. De toutes parts, ont été bâties en quelques mois des habitations, dont l'architecture coquette rappelle parfois certaines maisons de la vieille Allemagne. Leur couleurs claires égayent l'œil du voyageur dès l'arrivée. La ville s'étend au pied de collines qu'escaladent en tout sens de belles routes et dont un patient travail de reboisement est en train de recouvrir la nudité primitive. De loin en loin, des casernes, des forts, des batteries de canons montrent que l'agréable petite ville saurait au besoin se défendre avec énergie.

L'élément indigène est rigoureusement exclu des limites de Tsing-tao. Les villages, les hameaux trouvés sur son territoire, ont été expropriés, rasés, transportés et reconstruits plus loin, derrière les collines; ils y ont gagné d'ailleurs en confortable et en bonne installation. Les Chinois ne peuvent habiter la ville proprement dite; n'y sont admis que ceux que réclame le service des Européens, particuliers et administrations. Les commerçants indigènes forment une agglomération à part, à côté de la ville allemande: c'est Tapautau. Là seulement on constate un peu de l'animation qui caractérise les villes chinoises.

Ailleurs on se croirait en tout autre pays que la Chine.

Tsing-tao est sorti du néant et s'est élevé en quelques mois de toutes pièces; sa construction ne s'est pas faite sans de grosses dépenses d'argent. Son entretien et son développement coûtent encore très cher à la métropole. Le budget de la possession de Kiao-tcheou, qu'ils absorbent à peu près entièrement, s'élève, pour 1904, à 13.088.300 marks; la subvention du gouvernement allemand y contribue pour la presque totalité, 12.583.000 marks; elle est en augmentation de plus de 500.000 marks sur celle de l'année 1902. Dans ce budget, 5.364.748 marks représentent les dépenses ordinaires au titre des administrations diverses; le reste, c'est-à-dire 7.697.000 marks, est destiné à couvrir les frais extraordinaires, plus spécialement engagés pour l'achèvement des grands travaux publics qui doivent assurer le bon état et la prospérité de la ville. 3.473.000 marks sont affectés exclusivement à la dépense qu'entraîne chaque année l'aménagement du port.

Cette somme donne à peine l'idée de l'importance des travaux qui ont été entrepris à cet égard. Depuis quatre ans, ils sont poursuivis sans trêve, et les proportions qu'ils ont atteintes sont vraiment grandioses. Là encore, il a fallu créer de toutes pièces. Sans profondeur, mal abritée contre les vents, bordée de rives basses et vaseuses, la baie de Kiao-tcheou, même à son entrée, n'offre aucune des conditions, aucun des éléments essentiels qui constituent un port naturel. Les ingénieurs ont dû y suppléer. Ils ont prévu deux ports. L'un, déjà achevé, est de faible profondeur ( $\frac{1}{2}$  mètres au plus); c'est le « petit port », fait pour les jonques et les bateaux de petit tonnage. L'autre doit être le « grand port de commerce ». On peut juger de ses dimensions d'après la longueur de la digue brise-lames qui a été construite pour le délimiter et qui atteint  $\frac{1}{2}$  kilomètres. Il est déjà en partie creusé à une profondeur de 8 à 10 mètres. Il pourra comprendre un grand nombre de bassins, que de vastes quais réuniront. Deux jetées étaient en construction à la fin de l'année dernière; la principale, celle qui ferme d'un côté l'entrée du port, a été terminée depuis lors. L'une servira spécialement à l'embarquement du charbon; l'autre sera réservée au trafic des autres marchandises. La flotte de guerre trouvera aussi largement sa place. Un dock flottant a été commandé, capable de contenir les plus gros navires. Il faudrait des photographies et des descriptions techniques pour rendre précis et vraiment intéressants, dans cette relation, les détails d'organisation de ce port modèle.

Toutefois, l'importance de ces travaux, l'activité qu'ils entraînent, pas plus que l'aspect brillant de la ville ne doivent faire illusion. La prospérité économique, la vie réelle de Tsing-tao sont loin d'être en rapport avec le développement qu'il a acquis en apparence. Ce développement est pour l'instant surtout artificiel. C'est celui d'un établissement officiel, d'une création d'Etat. Tsing-tao n'est pas de ces villes, de ces grands marchés,

tels que Hong-kong et Changhaï, qui ont été engendrés lentement par le commerce et qui ont grandi normalement avec les besoins économiques auxquels ils doivent leur origine. Tsing-tao procède bien plutôt, comme Dalny — pour continuer à prendre mes exemples en Chine, — de ces nouvelles conceptions d'économie mondiale qui visent à régenter le commerce au lieu de lui obéir; à créer, à détourner les courants commerciaux, au lieu de les suivre; à fonder un nouvel état de choses, au lieu de confirmer, de sanctionner une situation acquise. De là ces ports faits pour attirer le commerce et le capter; ils sont l'organe qui précède la fonction et doit la provoquer.

Tsing-tao a été conçu par la volonté d'un empereur; il est né des plans d'une administration. L'initiative privée et les nécessités commerciales n'ont eu encore dans sa croissance qu'une faible part. Ses nombreuses et belles maisons sont dues surtout à un mouvement patriotique suscité par le gouvernement et à l'obligation qu'a eue tout acquéreur de terrains de bâtir sur sa propriété dans un temps fixé, très court. L'administration a elle-même consacré d'importants crédits à la construction d'habitations. Et quant au port, tel qu'il est prévu, les exigences du présent ne le réclamaient pas; il semble fait surtout pour l'avenir; on ne peut y voir aujourd'hui que le signe visible des calculs et des espérances des autorités allemandes.

\* \*

Ces espérances se réaliseront-elles? Y a-t-il même dans la situation actuelle et dans l'évolution économique de Tsing-tao des faits, des tendances qui peuvent les justifier?

Il faut reconnaître que les apparences sont dès maintenant peu favorables, et qu'elles sont loin de donner l'impression d'une bien grande activité commerciale. Les négociants allemands qui se sont installés sur la place, se plaignent pour la plupart de n'avoir rien à faire, de perdre de l'argent. Je veux parler des grandes maisons de commerce, dont le renom est déjà ancien en Extrême-Orient et qui ont été dès le début encouragés par leur gouvernement, — même, dit-on, au moyen de subventions, — à fonder des succursales à Tsing-tao. Les grandes affaires leur échappent. Le peu de commerce qui se fait est tout de suite tombé dans les mains des Chinois et des Japonais. Les magasins de denrées et de fournitures nécessaires à la vie journalière de la petite colonie européenne, les « storekeepers », comme disent les Anglais, sont seuls à connaître quelque prospérité. On a pu dire plaisamment que le commerce de Tsing-tao, pour les Allemands, se définit par la formule suivante: à l'importation, des caisses de bière; à l'exportation, des bouteilles vides. Dans les rues, ce sont les boutiques de photographie et de curiosités chinoises ou japonaises qui frappent surtout les regards; elles sont de beaucoup les plus nombreuses.

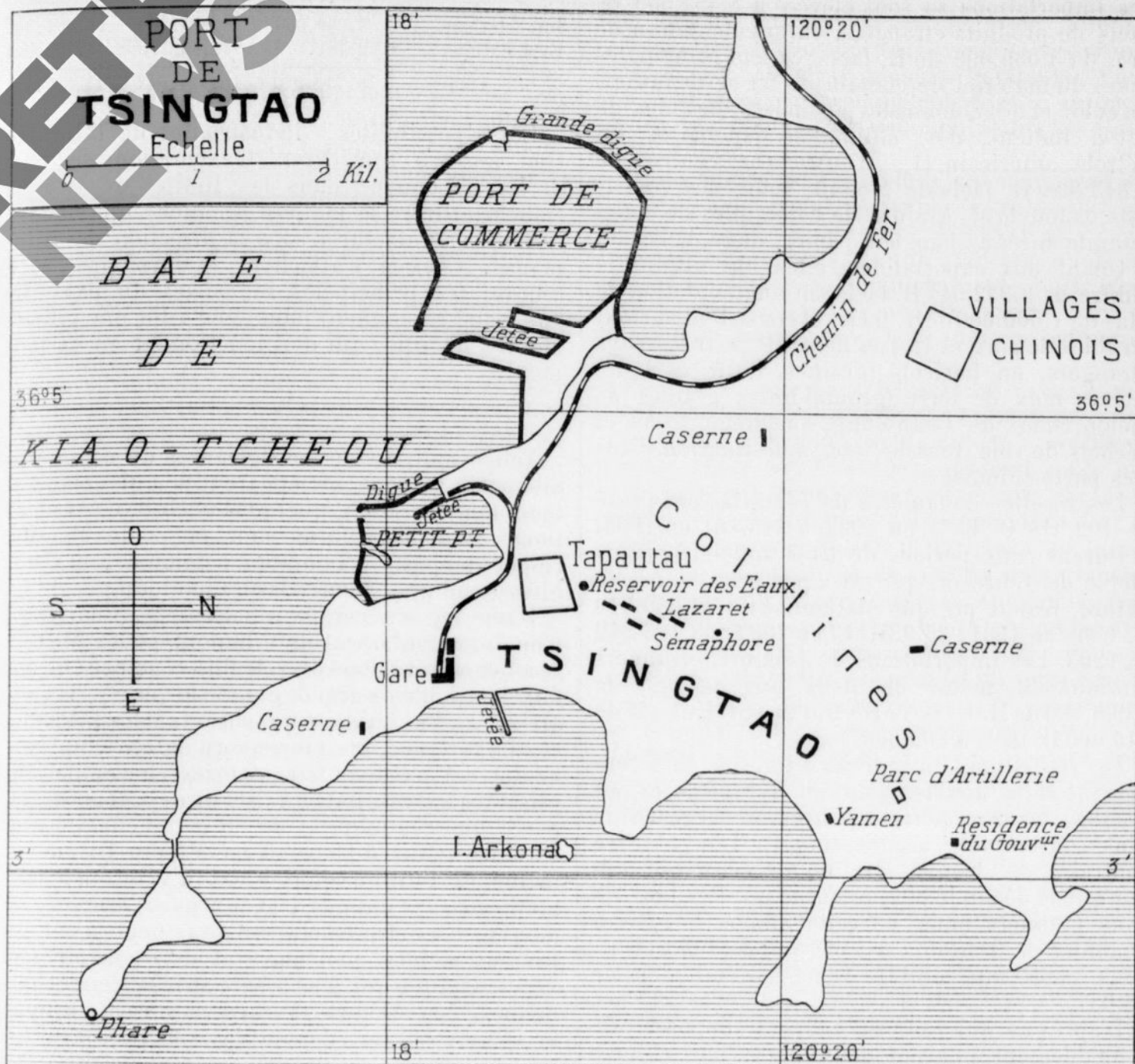
Au point de vue de la navigation, même constatation décevante. L'immense rade de Tsing-tao

paraît déserte; ses ports, vides. Les bateaux y font à peu près défaut, comme sur le chemin de fer, les wagons de marchandises. Sous ce double aspect, l'œuvre des Allemands est donc dépourvue du signe matériel, grossier, irréfutable de la réussite. En deux jours, je n'ai compté dans les eaux de Tsing-tao que deux bâtiments de guerre, une dizaine de jonques et trois vapeurs de commerce, battant pavillon allemand. Deux de ces vapeurs, de petit tonnage, dépendaient d'un service régulier de cabotage, dont Tsing-tao est une escale forcée; le troisième, de plus grandes dimensions, venait d'Europe, d'Allemagne, avec une cargaison de matériel de guerre et de chemin de fer. Il paraît qu'en temps ordinaire, le mouvement de la navigation n'est guère plus actif. En 1902, le nombre des vapeurs enregistrés à l'entrée et à la sortie n'a été respectivement que 236 et 237, représentant seulement en tout 500.000 tonnes environ, sous pavillon presque exclusivement national (1). Dans ces conditions, si l'on se contente d'avoir une impression superficielle des choses, on ne s'explique guère l'utilité des efforts et la raison d'être des travaux consentis par les Allemands. Il y a même une disproportion ridicule entre le port qu'ils rêvent, qu'ils construisent, et la navigation si modeste qu'avec peine ils ont pu attirer jusqu'à ce jour. Vue du haut des collines, la grande digue, faite pour abriter une flotte immense, mais encore absente, ressemble, par la courbe qu'elle décrit, à un bras gigantesque arrondi dans le vide.

Et cependant, à la réflexion, les fondateurs de Tsing-tao ne semblent pas avoir mal raisonné. Leur œuvre paraît rationnelle, logique. Le succès du port, comme celui du chemin de fer dont il est la tête de ligne, résident dans la force même des choses. Les deux entreprises, d'ailleurs, sont solidaires et se complètent l'une l'autre. On doit attendre, pour apprécier leurs résultats, qu'elles soient arrivées à terme. Mais dès aujourd'hui, suivant la remarque que nous avons déjà faite, il n'est pas téméraire de bien augurer de l'avenir d'une station maritime qui sera dotée bientôt d'un parfait outillage et qui se trouve au débouché d'un réseau ferré, conçu pour la mettre en relation avec les centres principaux du pays et destiné à se ramifier dans les régions voisines.

Il faut ajouter ici que Tsing-tao, depuis son ouverture, jouit de tous les avantages d'un « port à traité » et d'un port franc. Le bureau des Douanes Impériales chinoises qui, après entente avec les autorités allemandes, y a été installé, ne perçoit de droits: à l'importation, que sur les marchandises introduites à Tsing-tao par mer et franchissant ensuite les limites de la zone franche pour pénétrer en territoire chinois; à l'exportation, que sur les produits sortis de ce territoire et embarqués à Tsing-tao pour être expédiés au dehors. Ce privilège économique fait de Tsing-tao

(1) Pendant la même période, le mouvement de la navigation à Tche-fou, qui est un port dépourvu d'ouvrages d'art même nécessaires, donnait les chiffres suivants: 2.615 vapeurs à l'entrée, 2.620 à la sortie, avec un tonnage de 3.585.660 tonnes.



un *emporium* où peuvent se former de grands approvisionnements de marchandises libres de taxes; il est le meilleur procédé qu'on ait encore trouvé pour développer rapidement dans un port le trafic et le mouvement d'affaires.

Dans sa rivalité avec Tche-fou, le port allemand, grâce à tous ces avantages, est donc très favorisé et finira par l'emporter. Sans doute, sa supériorité n'est encore que théorique. Le port chinois, quoique imparfaitement outillé et placé dans une région excentrique par rapport au reste de la province, bénéficie de la vitesse acquise, et, sans progresser sensiblement, maintient sa suprématie. Les marchands indigènes dont il est difficile et long de changer les habitudes, continuent à y trouver plus de facilités : établissements de crédit, représentants, succursales, etc... Ils y sont d'ailleurs chez eux, et les procédés autoritaires des Allemands les ont vite persuadés que c'est là un avantage inappréciable. Les étrangers, de leur côté, et surtout les Anglais, aimeront mieux faire

le plus longtemps possible des affaires dans un port chinois, ouvert au commerce international, que dans un port placé sous le contrôle allemand. Mais l'effet de cette préférence ne peut être de longue durée. La « germanisation » du Chantoung opérant, Tsing-tao doit devenir le port principal de la province. Son attraction s'étendra peut-être un jour à tout le bassin du Fleuve Jaune et même au Tche-ly. C'est du moins le rêve que caresse l'impérialisme germanique.

\* \*

L'optimisme officiel s'appuie d'ailleurs déjà sur certaines données précises, qu'il serait difficile de contester. D'après les statistiques douanières, le commerce de Tsing-tao progresse sans arrêt, et dans des proportions assurément intéressantes. De 1901 à 1903, il a augmenté de 67 % ; il a passé d'une valeur de 8.730.920 H. taëls, en 1901, à une valeur de 10.344.642 en 1902, et de 14.598.411 en 1903. Dans cette dernière année,

ses importations se sont élevées à 8.452.559 H. taëls de produits étrangers, en augmentation de près de 3.000.000 de H. taëls; ce sont principalement du matériel de chemin de fer et de mines, du coton et des cotonnades japonaises, des filés de coton indiens, des allumettes japonaises, du pétrole américain (1). D'autre part, entrée de 2.813.808 H. taëls de produits indigènes : haricots, coton brut, graines de coton, filés de coton manufacturés à Changhaï, papier, sucre, bois, etc.

Quant aux exportations, elles ont atteint le chiffre de 3.332.044 H. taëls, en augmentation de plus de 1.000.000 de H. taëls, et consistent surtout en soies de porc et tresses de paille pour les pays étrangers, en haricots (graines, huile et tourteaux), noix de terre (ground-nuts), graines de melon, choux du Chantoung, soie grège, tissus et déchets de soie, tussahs, etc., à destination d'autres ports chinois.

Les recettes douanières de Tsing-tao ont passé de 192.918 H. taëls, en 1902, à 310.461 en 1903.

Durant cette période de trois années, le commerce de Tche-fou, qui est à peu près de même nature, restait presque stationnaire : 37.660.510 H. taëls en 1901 ; 35.924.413 en 1902 ; 38.183.912 en 1903. Les importations de produits étrangers diminuaient même en deux ans de près de 2.000.000 de H. taëls. Le revenu du port baissait de 816.000 H. taëls à 802.000.

Les statistiques du premier trimestre 1904 confirment cette double évolution. Tsing-tao est au nombre des trois ports de Chine qui accusent le plus considérable accroissement; Tche-fou, au contraire, se trouve être un de ceux qui ont marqué le déclin le plus accentué (2). Pendant les trois premiers mois de cette année, le revenu douanier de Tche-fou n'a été que de 105.214 H. taëls, tandis que celui de Tsing-tao était déjà de 93.057.

D'après ce qui précède, on peut supposer raisonnablement qu'avant deux ans le port chinois ne fera que deux fois plus de commerce que le port allemand. Il en faisait sept fois plus en 1900, quatre fois et demie plus en 1901, et un peu plus de deux fois et demie seulement en 1903.

Voici un tableau qui juxtapose les principaux chiffres énoncés plus haut :

	TCHÉ-FOU		
	1901	1902	1903
Importations...	25.789.509	24.408.533	24.668.515
Exportations...	11.871.001	11.515.800	13.515.397
Total...	37.660.510	35.924.413	38.183.912

(1) Il faut constater ici que l'importation des marchandises japonaises va sans cesse en augmentant. La valeur des importations directes du Japon s'est élevée de 305.105 H. taëls en 1901 à 1.214.567 en 1902, soit un accroissement de 300 %. Et cette augmentation tendait à s'accroître encore.

A noter parallèlement la tendance du pavillon anglais à disparaître de la navigation de Tsing-tao, où il est à mesure remplacé par le pavillon japonais.

(2) Il paraît que la guerre actuelle et les hostilités qui rendent dangereuses les eaux du Pe-tchi-li ont beaucoup nui déjà au port de Tche-fou. Tsing-tao ne peut que profiter de cette circonstance.

## TSING-TAO

Importations...	5.969.050	8.075.259	11.266.367
Exportations...	2.761.870	2.269.392	3.332.044
Total...	8.730.920	10.344.642	14.598.411

Les « possibilités » industrielles de Tsing-tao sont aussi à considérer. L'exemption de tous droits de douane dans les limites de la zone franche attirera la matière première, qui viendra se faire manufacturer sous la direction des Allemands. Ceux-ci s'attachent à développer et à rénover les principales industries du pays. Ils ont fondé récemment dans leur ville une grande filature de soie, qui doit fonctionner en ce moment.

\* \* \*

Telles sont, à côté des doléances du commerce allemand et sous les apparences qui semblent leur donner raison, quelques-unes des constatations qu'il faut faire pour juger de l'avenir réservé au port de Tsing-tao, comme à tout l'établissement des Allemands au Chantoung.

D'une façon générale, ces derniers se montrent trop impatients. Ont-ils vraiment pensé pouvoir récolter avant même d'avoir fini de semer? Ils ont fait sans doute de grands et méritoires efforts pour arriver au but qu'ils se proposent. Mais l'étendue et l'importance des moyens qu'ils ont employés ne doivent pas leur faire considérer comme méprisables les résultats qu'ils ont déjà obtenus, et, parce que ces moyens ont eu peu d'effet encore, les faire douter de leur efficacité pour l'avenir et même de l'utilité qu'il y eut d'y recourir. Les méthodes, les grands travaux avec lesquels on « ouvre » à notre époque un pays neuf, n'ont pas par eux-mêmes, quel que soit leur pouvoir, une vertu magique qui leur assure succès plein et immédiat. Cela est surtout vrai dans un pays comme la Chine, qui vit depuis des siècles d'une vie propre, qui se suffit à elle-même, et qui a des habitudes profondément enracinées. Il faut le répéter; ce n'est pas au moyen de digues et de rails qu'on peut en quelques mois bouleverser toutes les conditions économiques du Chantoung, comme de n'importe quelle province de la Chine, et en dériver à son gré les ressources.

## Conclusion.

Les Allemands, quand ils s'établirent au Chantoung, avec l'intention déclarée de se réserver cette partie de la Chine, proclamèrent qu'ils entraient dans la ruche, en évitant le guépier.

Que voulaient-ils dire par là? Se seraient-ils si vite jugés à l'abri des guêpes chinoises, s'ils avaient pu prévoir que le Chantoung, très peu de temps après, donnerait naissance à la formidable insurrection des Boxeurs? D'autre part, n'est-ce pas une métaphore bien hardie que de comparer cette province à l'habitable des abeilles? Le mot ruche évoque l'idée de plantureuses richesses accumulées et faciles à recueillir. A cet égard, il

faut dire que, pour le moment, le Chantoung n'est pas une ruche. Tel que les Allemands l'ont trouvé, c'est un pays très peuplé, aussi bien cultivé que possible, mais incontestablement pauvre, au point que 100.000 hommes le quittent chaque année pour aller chercher fortune ailleurs. Climat peu favorable, grande étendue de la zone montagneuse et des terres impropres à la culture, insuffisance et état déplorable des voies de communication, difficulté et cherté des transports, inondations, effroyables débordements du fleuve Jaune, surpopulation, famines, exactions des mandarins, etc... tels sont les obstacles qui de tout temps se sont opposés à sa prospérité.

Les Allemands, il faut le reconnaître, se sont employés sans tarder à remédier à ces conditions précaires, et leur méthode est évidemment des meilleures et des plus efficaces. Si elle ne provoque pas l'enrichissement immédiat de la province, sans doute son application y amènera-t-elle une transformation profonde et bienfaisante. La plupart des maux et des infériorités dont souffre le Chantoung disparaîtront à la longue ou seront singulièrement atténués.

Le chemin de fer permettra des transports faciles, rapides et moins coûteux; il rapprochera de la côte certaines régions de la province, reculées et difficiles d'accès; il facilitera l'émigration, il causera la disparition des famines, l'abaissement du loyer de la terre, la suppression des entraves artificielles qui ont été mises au commerce, telles que les « likins ». Les indigènes dépendront moins du sol pour leur subsistance; ils pourront se procurer à bon compte certaines denrées de première nécessité apportées du dehors. Leur travail ne sera plus uniquement assujéti, pour leur donner le pain quotidien, à la culture de leurs champs et aux soins exigés par leurs maigres récoltes; il pourra s'appliquer aussi aux productions et aux industries spéciales du pays, comme la soie, susceptibles de lui fournir une belle rémunération. Les produits de l'agriculture cesseront d'être absorbés dans la proportion actuelle par la consommation locale et grossiront les exportations. Les éléments d'échange deviendront plus nombreux et plus abondants. Il en résultera peut-être, peu à peu, cette prospérité commerciale et cette activité industrielle dont est encore dépourvu le Chantoung.

La mise en valeur des ressources minières de la province doit y contribuer aussi puissamment. Elle rendra enfin productives, en plusieurs points, ces régions montagneuses qui couvrent près du tiers de la superficie de ce pays et qui ont été pour lui jusque-là une cause d'appauvrissement. En particulier, nous avons vu que l'extraction de grandes quantités de charbon sera un fait de haute importance, dans cette province privée de tout autre combustible et favorable par d'autres côtés à l'établissement de la grande industrie.

Enfin, d'une façon générale, la présence des étrangers, leur contact permanent, leur pénétration progressive, vont obliger l'administration chinoise à s'amender définitivement. Sous leur

surveillance plus ou moins déguisée, elle se montre déjà moins oppressive, moins vexatoire, plus circonspecte à l'endroit des habitants. Ceux-ci éprouveront peu à peu en bien tout ce qui peut résulter de l'influence d'une administration européenne.

Tels sont les heureux effets que l'on peut attendre de l'œuvre entreprise par les Allemands au Chantoung. Dès maintenant, le travail qu'ils ont accompli en moins de six ans, l'activité qu'ils ne cessent de déployer, l'ampleur même qu'ils donnent à leurs projets forcent l'admiration. Sous ce rapport, on peut dire que le Chantoung est maintenant une ruche.

Rien de ce que peut faire l'Etat, aucun élément, aucun instrument d'une pénétration, d'une colonisation officielle, méthodique, scientifique n'a été omis. Avec l'étude approfondie du sol, poursuivie par les ingénieurs et les officiers topographes, la construction d'un chemin de fer, la création d'un port modèle, l'ouverture des mines (et d'autres dispositions de moindre importance : établissement d'un service postal autonome, fondation d'hôpitaux, d'écoles (1), extension du territoire dévolu par le Saint-Siège aux missionnaires de nationalité allemande (2), propagande dans la presse indigène, etc...), le programme est complet. Et ce souci de faire vite et grand révèle bien, dans l'esprit du gouvernement allemand, des prétentions politiques.

Sous son aspect actuel, quelque assurés que puissent paraître ses conséquences matérielles et ses résultats économiques, l'œuvre des Allemands au Chantoung est surtout une œuvre d'impérialisme. Elle relève de cette tendance qui pousse depuis quelques années certaines nations à porter au dehors les instruments de leur puissance et à les appliquer aux pays réputés vacants ou tout au moins offerts à la civilisation occidentale, afin de s'y créer des droits et des intérêts, prétexte

(1) Je dois signaler ici un plan qu'avait élaboré M<sup>r</sup> Anzer, vicaire apostolique du Chantoung méridional, dans les dernières années de sa vie, pour l'organisation de l'instruction publique et de l'enseignement européen dans sa circonscription. Ce plan consiste dans l'institution d'écoles secondaires « sino-européennes », de « gymnases », comme les appelait l'évêque, dans les cinq principaux centres du vicariat. Il existe déjà trois de ces établissements, — à Yen-tcheou-fou, à Tsining-tcheou et à Kiao-tcheou, — reconnus et même subventionnés par le gouverneur de la province. Ils recrutent un grand nombre de leurs élèves dans les familles de riches marchands et même de hauts mandarins en fonctions. L'évêque allemand se proposait d'y attirer et d'y former une élite, beaucoup plus que de les employer à faire du prosélytisme religieux dans les classes humbles de la population.

On connaît le rôle occulte, mais important, qu'a joué M<sup>r</sup> Anzer dans l'affaire de la prise de possession de Kiao-tcheou. Lui aussi doit être considéré comme un parrain de l'établissement allemand du Chantoung.

(2) Au point de vue de l'apostolat, Rome, nous l'avons vu, a divisé le Chantoung en trois vicariats. Le vicariat du Chantoung méridional, attribué aux Pères allemands de la mission de Steyl, a été dirigé, depuis sa fondation jusqu'à la fin de l'année dernière, par M<sup>r</sup> Anzer. On sait de quelle façon, il y a quatorze ans, il a échappé au protectorat de la France. — Le vicariat du Chantoung septentrional, dont l'évêque réside à Tsinan-fou, a appartenu jusqu'ici aux Franciscains italiens; mais on annonce que, sur la pression du gouvernement allemand, la Propagande vient de le céder aux Franciscains de la province allemande, dont le siège est à Dusseldorf. Dans ce cas, il se réclamera désormais de la protection des autorités allemandes. — La mission du Chantoung oriental, composée de Franciscains français, serait donc seule soustraite aujourd'hui à l'influence germanique.

d'une occupation politique et d'une extension territoriale.

Tsing-tao, par son développement hâtif, un peu fictif, par les grands ouvrages de son port, est bien la ville de cette politique. Le chemin de fer, en attendant son rendement commercial, a déjà un intérêt politique incontestable. Au Chantoung, comme ailleurs, il joue son grand rôle. C'est le « Path of Empire » par excellence, la meilleure arme de domination pacifique. Déjà les Allemands pèsent sur cette partie de la Chine de tout le poids de leurs 400 kilomètres de rails et de toute la force latente des détachements de troupes qu'ils peuvent, au premier signal, essaïmer le long de la voie. De cette possibilité, leur conduite antérieure en Chine prouve bien qu'ils feraient vite une réalité.

C'est le propre, et le danger, de l'impérialisme d'envahir toujours et d'entraîner très loin. Sous son inspiration, les Allemands, de l'acquisition d'une simple station navale, en sont venus très vite à la mainmise sur une des provinces les plus peuplées de la Chine.

Tôt ou tard, à Tsinan-fou, leur consul pourra bien devenir une sorte de résident qui personnifiera en fait leur *protectorat* sur le Chantoung.

•••

Malgré toutes les subtilités des procédés et du langage de la diplomatie, les travestissements qu'elle sait donner aux choses, on doit tenir pour certain que du jour où les Allemands s'installèrent au Chantoung avec de telles intentions, le partage de la Chine, — des dix-huit provinces, — a été commencé. Si cette solution de la question chinoise prévaut jamais, ils auront le mérite de l'avoir inaugurée. Ils ont déjà le meilleur de leur part; ils sont en train de l'organiser et de l'assimiler.

Mais le partage se fera-t-il? La Chine, secourue ou sans assistance, ne réagira-t-elle pas tout d'un coup, plus efficacement qu'elle ne l'a fait récemment, contre l'invasion des étrangers et le démembrement qui la menace? — Si cette éventualité se réalise jamais, les Allemands seront les premiers et les plus sérieusement atteints. En se taillant un si large domaine dans le territoire chinois, en y engageant de si importants intérêts, ils ont assumé une rude charge pour l'avenir et courent dès maintenant de grands risques.

Les circonstances semblaient propices, quand ils se lancèrent dans cette grave entreprise. Le Japon venait de battre la Chine; un long bail d'inimitié paraissait devoir en résulter entre les deux pays; les Chinois avaient révélé une faiblesse politique et militaire qui était regardée par tous comme incurable. Quant à la nation japonaise, malgré ses brillants succès, elle n'avait pas encore donné la pleine mesure de la force et de l'ambition qu'elle recélait dans son sein.

Les choses et les opinions ont bien changé depuis. En présence d'événements tels que ceux qui se produisent à présent, il est à croire que les

Allemands auraient été plus circonspects dans leurs décisions. Aujourd'hui, le sort en est jeté. Ils sont dans l'engrenage, sinon dans le guépier. Ils savent quel est l'enjeu de la lutte qui a lieu en ce moment à leur porte: ce sont les destinées mêmes de la Chine. Ils ont « du bien » en Extrême-Orient, et un bien considérable; et pour le défendre contre une Chine régénérée ou un Japon définitivement victorieux (l'un peut être la conséquence de l'autre), ils sont mal armés; leur position est en l'air; ils ne possèdent pas de base solide comme la Sibérie ou même le Tonkin. Que pourraient faire les Russes contre les Japonais, s'ils n'avaient pour eux, de l'Oural à la Mandchourie, la continuité de leur territoire?

En Extrême-Orient, dans l'état actuel des choses, l'Allemagne a partie liée avec la Russie. L'une et l'autre ont abordé de même façon le problème chinois. Dans les premières atteintes à l'intégrité du Céleste Empire, elles sont complices. Que les Russes échouent en Mandchourie, et la situation des Allemands au Chantoung s'en trouvera bien exposée, peut-être même bien compromise. Au point de vue des affaires d'Extrême-Orient, l'Allemagne est donc de toutes les Puissances neutres celle qui a l'intérêt le plus immédiat à voir triompher la Russie, réfréner les prétentions du Japon, maintenir le *statu quo* en Chine.

On s'explique par conséquent sans difficulté l'attention grave avec laquelle l'empereur Guillaume II suit les phases de la guerre actuelle et considère sous sa forme nouvelle, le « péril jaune ». On comprend les préoccupations que ses actes, ses paroles, ses avances envers le tsar et les autorités militaires russes, dévoilent. L'issue de la lutte entre le Japon et la Russie peut avoir une influence considérable sur le sort de cet établissement du Chantoung qu'il a voulu comme un pas décisif de l'expansion extérieure de son peuple et dont il a été le premier artisan.

FERNAND PILA.

## AVIS

**MM. les Ministres de l'Intérieur (en date du 20 février 1901), des Affaires étrangères (en date du 11 mars), de la Marine (en date du 13 mars), de l'Agriculture (en date du 6 février), du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes (en date du 12 février), des Travaux publics (en date du 16 avril), et de la Guerre (en date du 30 mai), ont autorisé les fonctionnaires et officiers de leur département à adhérer à l'œuvre du Comité de l'Asie Française.**

**M. le Ministre des Colonies a donné, le 18 juillet, la même autorisation aux fonctionnaires de son département, à la condition qu'ils ne fassent pas partie du Comité de direction.**

## LA QUESTION CHEVALINE EN INDO-CHINE

L'élevage du cheval répond à des nécessités fort pressantes en Indo-Chine : la remonte annuelle des services militaires demande environ trois cents animaux d'aptitudes spéciales, entièrement faits; dans les villes, la demande toujours croissante de chevaux d'attelage et de courses ne peut être suffisamment satisfaite par le commerce hippique; enfin, en vue de rendre à l'agriculture les coulis porteurs qui parcourent le pays et pour supprimer aussi les coûteuses importations de mulets qui grèvent si lourdement les budgets militaires, le gouvernement général s'efforce d'encourager l'emploi du cheval de faix.

Malheureusement les éleveurs n'ont pas su se tenir à hauteur du développement de ces besoins et si, aujourd'hui, les achats extérieurs, en Chine par exemple, s'imposent de plus en plus, on remarque en même temps une notable régression de la qualité des produits locaux.

Depuis plusieurs années, les administrations civiles et militaires ont cherché à remédier à cet état de choses; il ne semble pas que les moyens employés jusqu'ici aient eu une efficacité d'action en rapport avec l'urgence qu'implique la gravité des intérêts en question.

La cause éminente de la situation actuelle réside dans l'imprévoyance dont les acheteurs firent trop longtemps preuve, en enlevant aux centres d'élevage leurs plus beaux reproducteurs et en leur prenant plus d'animaux qu'ils n'étaient préparés à en fournir.

Ces faits regrettables se sont produits dans les deux principales régions chevalines de l'Indo-Chine : le Sud de l'Annam et le Nord du Tonkin; dans la première, ils furent la conséquence du gros courant d'exportation qu'avaient créé sur Singapore les maquignons chinois (1); dans la seconde, les fautes commises ne sont imputables qu'aux achats inconsidérés des Français. Il est juste de remarquer pourtant, que sauf pour le fardage, les plus beaux chevaux de la race dite « annamite » peuvent seuls convenir aux besoins de l'armée coloniale et des particuliers; on reconnaît aux chevaux de cette race des qualités typiques de sobriété, de résistance, d'adresse et de docilité, on leur reproche leur petite taille (2) qui atteint moyennement 1 m. 14, et leur puissance insuffisante, à la selle ou à la voiture, pour le service des Européens.

\* \*

L'indigène aime les beaux chevaux, son goût

(1) Les marchands de chevaux de cette ville se pourvoient maintenant en Australie.

Le cheval annamite s'acclimate parfaitement dans les « Détroits », tandis que son congénère australien n'y trouve qu'une courte existence malade.

(2) Suffisante pour les chevaux de charge du haut pays.

esthétique ne paraît pas différer du nôtre à cet égard, mais pour son usage, il croirait se ravalier en montant une jument. On ne peut pas dire que l'Annamite soit attaché aux chevaux; il les laisse habituellement chercher leur nourriture et ne leur donne un peu de maïs ou de paddy que lorsqu'il les a fait travailler.

Chevaux et juments s'accouplent au hasard, en toute liberté; la monte par les géniteurs des haras en est souvent rendue stérile, parce qu'au moment où les juments sont présentées, elles ont déjà été saillies par les chevaux quelconques avec lesquels elles vivent en promiscuité. Le seul moyen de mettre fin à cet errement, qui ruine les efforts de l'administration, consisterait à castrer les mâles reconnus indignes de concourir à la reproduction.

Il suffit qu'un poulain soit de jolies formes ou promette de belles espérances de vigueur, pour que son propriétaire le selle ou le bâte prématurément; dès sa deuxième année, on commence à charger le cheval à 50 kilos; les blessures du harnachement commencent à apparaître, il les garde parfois toute sa vie; en tout cas, à ce régime, il est généralement déformé avant d'avoir atteint son développement normal. L'Annamite a donc beaucoup à apprendre pour faire un éleveur émérite.

\* \*

Aujourd'hui c'est dans le delta du Tonkin qu'on peut trouver les meilleurs types de la race; tous y ont été introduits par ces acquéreurs pressés qui n'ont laissé, dans les centres d'élevage, que de médiocres éléments reproducteurs. Par suite de cette raréfaction de bons chevaux, les marchands du Tonkin n'ont plus guère que la ressource d'aller faire leurs achats jusqu'en Chine ou de profiter des occasions qu'on trouve dans les convois qui passent la frontière; mais de jour en jour les bêtes de choix deviennent exceptionnelles.

Des comités d'achat pour le corps d'occupation fonctionnent à Hué, Langson, Caobang, Hagiang et Laokay. Les animaux achetés par les commissions militaires doivent être âgés de quatre ans au moins et de neuf ans au plus; ils doivent avoir une taille minima de 1 m. 18 (plus élevée par conséquent que la moyenne de la race), avec tolérance exceptionnelle de deux centimètres, si les animaux rachètent ce manque de taille par des qualités supérieures. On continue à écrémer la production, puisque, dans ces dernières années, la taille moyenne des animaux achetés s'est trouvée de 1 m. 20. Dans cette même période, les prix ont peu varié autour de 150 francs.

L'âge minimum des chevaux livrés aux corps de troupe et aux officiers est fixé à cinq ans.

\* \*

Depuis plusieurs années, sur l'initiative de la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline au Tonkin et en Annam, et

avec le concours des Sociétés sportives de Hanoï, Haiphong, Phu-lang-thuong, Bac-ninh, Nam-dinh, Saïgon, etc., il a été ouvert un stud-book de la race chevaline annamite.

Comme ailleurs, les Sociétés sportives qui viennent d'être énumérées, paraissent avoir l'amélioration du cheval pour raison d'être; moins qu'ailleurs elles donnent un résultat dans ce sens et une réglementation un peu spéciale semblerait ici nécessaire pour empêcher que les meilleures bêtes soient enlevées à la reproduction, pour rester consacrées à l'hippodrome, jusqu'au moment où elles sont claquées par l'impéritie des jockeys indigènes autant que par l'inexpérience des propriétaires d'écuries de courses et la faveur du public.

Mais les réunions sportives sont déjà trop dans les mœurs de la population, pour vouloir réagir directement contre elles; il est préférable d'en canaliser les effets de la manière la moins fâcheuse, sinon la plus utile. La Société d'encouragement, qui fédéralise en quelque sorte toutes les Sociétés hippiques de l'Indo-Chine, voit bien le péril présent; comme la plupart de ses membres ne font pas du sport pour le sport seulement, on peut compter que des vues pratiques s'élèveront dans ses conseils et qu'elle tiendra à prêter tout son concours aux mesures qu'une sage prévoyance pourra dicter à l'administration. C'est ainsi qu'il serait tout à fait dans ses attributions et ses moyens, d'élaborer un règlement sportif en vue de la recherche de bons étalons, aux termes duquel, par exemple, les chevaux qui auraient remporté certains prix ou gagné une somme déterminée seraient obligatoirement réservés pour la reproduction.

Par ailleurs, les Sociétés de courses obtiennent du pari mutuel des ressources qui, pour modestes qu'elles sont, ne seraient pas à dédaigner si elles étaient consacrées en primes d'élevage sous d'autres formes que les prix de courses.

Toutes les questions qui se rattachent à l'élevage du cheval sont donc à examiner sérieusement; leur importance ne pouvait échapper à l'administration éclairée de M. Beau, qui du reste vient de former pour leur étude, un « Comité de perfectionnement de l'élevage en Annam et au Tonkin ». La composition de ce conseil est la suivante :

- Le général commandant l'artillerie;
- Un inspecteur des services civils;
- Le chef du service zootechnique et des épizooties;
- Le président de la commission de remonte;
- Un inspecteur de l'agriculture;
- Deux membres non fonctionnaires, dont l'un délégué par la Société d'encouragement pour l'amélioration de la race chevaline au Tonkin et en Annam.

Ce conseil sera donc parfaitement constitué pour traiter à tous égards les questions portées à son ordre du jour, par l'initiative de ses membres ou celle de l'administration. Ces questions seront toutes celles qui touchent : aux remontes des

services militaires et civils; aux établissements zootechniques, aux haras et jumenteries appartenant à l'administration ou subventionnés par elle; aux mesures propres à améliorer et à protéger l'élevage, telles que : sélection et croisement des espèces, alimentation, hygiène et salubrité, primes, subventions, secours et contrats, sociétés de courses, concours, marchés et commerce hippique.

\* \*

La protection de l'industrie chevaline est réglementée au Tonkin par l'arrêté du 14 février 1901 et en Annam par celui du 31 octobre 1897. Il n'y a dans ces deux actes que les rudiments d'une organisation dont le Comité qui vient d'être créé aura à préciser le détail.

Suivant les régions, une prime de deux ou quatre piastres est offerte pour tout produit, né viable, issu d'un étalon des haras.

Cette prime est rarement réclamée, car malgré tout ce qu'on a pu dire à son sujet aux indigènes, la plupart d'entre eux persistent à croire que sa perception donne à l'Etat un droit sur le poulain.

Bien que les concours de types de chevaux n'aient encore donné aucun résultat appréciable, il convient d'en continuer l'usage quelques années, pour tenter, autant que possible, d'en faire saisir les avantages à la population. Les récompenses honorifiques, auxquelles l'Annamite est très sensible, seraient peut-être un encouragement peu onéreux à décerner aux éleveurs indigènes.

Les transports par chevaux de bât pourraient donner lieu à des épreuves primées; en tout cas, ils sont tout particulièrement à favoriser, puisqu'on donne ainsi écoulement à la production chevaline, en même temps qu'on diminue le nombre des coulis employés comme porteurs. Le bât mafou qu'emploient les convoyeurs a d'ailleurs été adopté par l'artillerie dans la colonie.

\* \*

Le gouverneur général, bien décidé à employer tous les moyens utiles pour reconstituer une nombreuse race chevaline et frappé aussi de la lenteur des effets recherchés par les dépôts d'étalons qui fonctionnent dans les territoires du Nord, est sur le point de créer des jumenteries pour compléter l'action des haras de Vong, près Hanoï.

Ces haras très bien aménagés et excellentement administrés au compte du protectorat du Tonkin, par le vétérinaire principal de l'armée, M. Lepinte, constituent un établissement zootechnique complet pour l'amélioration de tous les animaux domestiques de l'Indo-Chine. En ce qui concerne plus particulièrement le cheval, un service de haras avait déjà fonctionné au Tonkin avant la fondation de l'établissement de Vong.

Dans les croisements qu'il a opérés, M. Lepinte s'est donné pour but la conservation des qualités essentielles de la race dite « annamite », avec un léger accroissement de taille et d'étoffe; la taille



de la race nouvelle serait de 1 m. 32 par exemple, avec une musculature suffisante pour porter un Européen dans un service régulier, comme celui de l'un quelconque des corps montés du pays.

On peut constater à Vong que ces résultats sont brillamment obtenus et reproduits, dans la limite du nombre de sujets dont l'établissement dispose.

Les croisements préconisés par M. le Vétérinaire principal Lepinte sont ceux d'étalons choisis de la race locale, avec des juments de 1 m. 40 de taille d'origine landaise, polonaise, hongroise, serbe, galicienne, etc.

Le produit est conforme au modèle recherché et il peut être obtenu dans de bonnes conditions de prix, étant donné le coût relativement peu élevé des juments de ces pays. La première filiation constitue un animal un peu mou, mais le caractère de vivacité propre à la race indigène reprend bientôt suffisamment de prépondérance dans la descendance ultérieure, pour donner toute satisfaction. On peut notamment citer les échantillons remarquables ci-après, obtenus par M. Lepinte aux établissements zootechniques de Vong :

1° Entre annamites et landais :

Darius, cheval né le 2 mars 1898, taille 1 m. 36, par Kim-lua, étalon annamite de 1 m. 27, et La Midouze, jument landaise de 1 m. 40 ;

Bécasse, jument née le 30 juin 1896, taille 1 m. 31, par Dax, étalon landais de 1 m. 47, et Margot, jument annamite de 1 m. 22 ;

2° Entre annamites et polonais :

Fedora, jument née le 14 mars 1900, taille 1 m. 29, par Kim-lua étalon annamite de 1 m. 27, et Lipnika, jument polonaise de 1 m. 31 ;

Galatée, jument née le 21 février 1901, taille 1 m. 28, par Lepenki, étalon polonais de 1 m. 33, et Margot, jument annamite de 1 m. 22.

L'accroissement de taille serait donc un peu plus lent avec le type polonais qu'avec le type landais.

D'autres combinaisons pourront certes être tentées et amener des perfectionnements stables pour la race : c'est ainsi que la jument mexicaine serait intéressante à mettre en essai, mais il ne faut pas perdre de vue qu'en demandant trop de qualités nouvelles on n'obtiendra qu'un animal qui aura lui-même de plus grandes exigences.

La race de la Chine méridionale, sur laquelle on avait fondé des espérances d'acclimatement, n'a pas répondu à cette attente, pas plus du reste que celle du Thibet, très rustiques pourtant toutes deux dans leur habitat. Les provinces de la Chine immédiatement voisines de la colonie, le Yunnan en particulier, ont fourni beaucoup de chevaux au Tonkin, quelques bonnes bêtes de courses notamment ; mais ces pays, peu entraînés aux méthodes de l'élevage commercial, se sont rapidement épuisés.

En ce qui concerne nos régions d'élevage, on sait que le haut Tonkin, vers Pakha, Caobang, Nganson, Vanlinh, Lochinh, Nuochay, a toujours été considéré comme privilégié, et les efforts per-

sévérants de l'autorité militaire dans ces districts et dans ceux de Dinhlap, Thanpoun, Thatkhé et Bacson, ont réussi à conserver chez les indigènes de bonnes traditions d'élevage, mais il est d'autres régions où cette industrie a prospéré et où elle pourrait être régénérée, telles le Sud de l'Annam et le delta du Tonkin ; dans ces vues, M. Beau vient de décider la création d'établissements d'élevage à l'île de la Table (baie d'Along), formée de collines mamelonnées d'une superficie dépassant 10.000 hectares et dans la région légèrement surélevée qui entoure les collines de Phulien.

L'île de la Table est à quelques heures de navigation fluviale de Hongay et de Haiphong. Phulien est à 8 kilomètres de Haiphong. On se trouve donc, en ces deux endroits, dans d'excellentes conditions de communications. Il suffira de peu de temps, pour créer à Phulien des prés excellents où le cheval pourra réussir. A l'île de la Table, on introduira d'abord des bœufs et des chèvres qui aideront au débroussement et à la formation de prairies naturelles, où l'on pourra ensuite essayer avec de sérieuses chances de réussite l'élevage du cheval et aussi celui du mouton.

En moins d'une année, un colon de Hagiang a créé un beau parcours de pâture de 60 hectares, dans une région privée d'eau, mais ombragée d'arbres. Il s'est borné à y mettre les animaux après avoir fait enlever les roseaux et les fortes herbes.

Dans le delta tonkinois, l'élevage est possible aussi ; il suffit, pour s'en convaincre, de visiter les haras de Vong ; mais l'aménagement des prairies est plus coûteux que dans le massif du Nord. Il faut en effet drainer le sol, le chauler pour y favoriser la venue des légumineuses, alors que, dans la montagne, ces travaux et amendements ne sont pas nécessaires et qu'il suffit souvent, comme nous l'avons signalé, de mettre les buffles en pacage sur un terrain pour le défricher suffisamment et en faire une prairie.

Les territoires militaires, qui comprennent tous les centres d'élevage actuels, possèdent en chevaux et juments les ressources suivantes :

I <sup>er</sup> territoire.....	1.500 animaux.
II <sup>e</sup> — .....	2.500 —
III <sup>e</sup> — .....	500 —
IV <sup>e</sup> — .....	1.300 —

Vingt étalons, nés aux haras de Vong ou acquis dans la haute région, sont attribués à ces quatre subdivisions ; les uns sont stationnés en permanence au chef-lieu du territoire, les autres « étalons-rouleurs » font des tournées de monte dans les centres d'élevage. Le nombre de ces étalons demanderait à être immédiatement doublé. En 1903, quinze d'entre eux seulement ont pu prendre part à la monte ; pour des motifs divers, il n'a pas toujours été tiré d'eux un bon parti ; ils ont donné

113 saillies dans le I <sup>er</sup> territoire...	(5 étalons).
147 — II <sup>e</sup> — ...	(6 — ).
20 — III <sup>e</sup> — ...	(2 — ).
5 — IV <sup>e</sup> — ...	(2 — ).

Il s'en faut que l'Annamite amène de plein gré sa jument à l'étalon de l'administration; le montagnard est défiant, il craint que l'amélioration qu'on lui prône soit exclusivement favorable aux Européens et soit fatale aux qualités qu'il observe chez le cheval actuel, pour son propre service. Cette crainte n'est d'ailleurs pas injustifiée. A compter de cette année, on s'est résolu à laisser séjourner d'une manière permanente dans les dépôts les étalons qui n'y venaient faire auparavant que des stages de monte. On a cru remarquer que le brusque changement de climat et de nourriture causait aux géniteurs un affaiblissement de vigueur qui se répercutait sur le succès des saillies; on a voulu aussi, par cette mesure, mettre les éleveurs en confiance et leur signifier que l'étalon du dépôt est en quelque sorte leur propriété commune.

Au sujet de la colonisation européenne, il faut insister sur le fait qu'on ne s'improvise pas éleveur; c'est un métier dans lequel il faut savoir beaucoup de choses pour réussir, il demande aussi un esprit d'observation développé, un grand bon sens et pas mal de capitaux. C'est pour avoir méconnu certaines de ces nécessités qu'une entreprise faite autrefois, en territoire militaire, sous les auspices d'un de nos gouverneurs généraux qui passe pour être un éminent chef d'école coloniale, a subi une complète déconiture.

L'élevage, tel du moins qu'on a pu le tenter jusqu'ici, semble impraticable avec bénéfice au petit colon européen et il ne semble pas commode d'indiquer un remède sans aléas à cette situation; l'élevage indigène est intéressant à favoriser, mais on s'y heurte à des routines invétérées dont il sera laborieux de débarrasser l'esprit des nhâqués.

\*\*\*

Il y a peu de maladies à craindre pour les chevaux au Tonkin: les bactériidies charbonneuses qui ont parfois durement sévi sur les bovidés, n'ont pas attaqué les équidés; mais des mesures administratives seront à prendre pour se prémunir contre l'introduction du « surra » qui décime les chevaux dans les pays du golfe du Siam. La question est d'autant plus urgente que la maladie est, dit-on, transmissible à l'homme.

La morve, qui règne en permanence dans le troisième territoire militaire, a donné quelques rares cas en 1903 dans le cercle de Lang-son.

Les angines sont assez fréquentes pendant l'hiver, en raison du médiocre abri donné la plupart du temps aux chevaux; l'indigène soigne cette maladie avec assez de succès, à l'aide d'inhalation de fumées de « bôket », sortes de baies qu'on trouve sur tous les marchés.

..

Il faut tirer des conclusions de ce que nous venons d'exposer sur la question du cheval en Indo-Chine. Bon nombre de personnes arrivées à ce point feraient volontiers bon marché de la

recherche de la taille, dont on a d'ailleurs souvent exagéré l'utilité; il semblerait dès lors que le problème pût être ramené à une forme simple, qui serait la sélection dans la race autochtone. Les protagonistes de l'idée avancent qu'en se donnant cette directive, on ferait faire au pays l'économie de l'introduction des animaux de croisement; s'il n'y avait à considérer que la fixation d'un type, on pourrait effectivement trouver une solution très satisfaisante par la seule sélection, mais il faut aussi et surtout repeupler le pays dans un laps de temps aussi court que possible. Il faut repeupler pour des motifs militaires, pour les besoins du commerce qui ne font que s'accroître et pour rendre au travail de la terre les coulis qui font maintenant profession de porteurs (1); or les ressources chevalines actuelles sont absolument insuffisantes pour permettre en temps voulu la constitution des effectifs nécessaires.

Par ailleurs, il ressort de l'expérience acquise que l'amélioration et l'augmentation des chevaux doivent être conduits de pair et les seuls procédés susceptibles de mener à bien ces questions exigent une intervention puissante et prompt: l'État. Nous avons parlé longuement peut-être d'une foule de petits moyens capables d'atténuer la mauvaise situation dans laquelle se trouve l'élevage; c'est encore parmi eux que se classe la création, qui vient d'avoir lieu, de deux dépôts de transition pour les poulains provenant des étalons du protectorat. Dans ces dépôts situés à Lang-son et à Vanlinh, les jeunes seront élevés jusqu'à l'âge de quatre ans révolus; on s'y occupera aussi de l'acclimatement, du développement et de l'amélioration des cultures fourragères. Les poulains élevés dans ces dépôts, étant soumis à une bonne hygiène, n'étant pas usés par un travail prématuré, pourront fournir soit des étalons et poulinières vigoureux et sains, soit d'excellents animaux de service.

Mais toutes ces mesures, avons-nous dit, appartiennent aux moyens lents; pour aller vite et bien, il faut recourir aux jumenteries.

On a cru faire le procès définitif des établissements de ce genre, en rappelant l'insuccès de tous ceux qui ont déjà été fondés soit par des particuliers, soit par les administrations civiles ou militaires, à Kamkhé dans le Dekieu, à Paka, à Lao-kay, etc... Il est parfaitement établi qu'une petite jumenterie ne rémunère pas les capitaux qu'il faut y consacrer; ce genre d'affaire demande à être traité en très grand, pour bénéficier des gains qu'on peut avoir, en passant de gros marchés d'achat de juments, et de l'économie relative de première mise des grandes installations et de leurs frais généraux d'exercice. L'État seul semble donc avoir les moyens de mettre sur pied et d'assurer le fonctionnement d'un service où ses intérêts sont si directement engagés. On peut concevoir pourtant que de pareilles charges pourraient être passées à une compagnie privée à qui

(1) Les croisements qu'on réalisera devront conserver dans la race renouvelée un type ayant l'aptitude au bât si développée dans la race annamite.

l'on garantirait un chiffre d'achats annuels à des prix équitablement fixés.

L'ensemble des besoins entrevus pour les services militaires et civils de la colonie ne descend pas au-dessous de 500 animaux par an. Il ne serait pas légitime de compter sur un rapide accroissement de cette demande, car si d'une part on peut escompter un certain développement des transports par chevaux de bât, il faut admettre aussi que les animaux mieux conditionnés qu'on ne tardera pas à produire feront cinq ou six années de service au lieu des trois années que donnent les chevaux actuels.

La remonte annuelle des seuls services de la colonie demanderait donc une troupe de 1.000 juments. L'organisation de cette troupe en jumenteries demanderait, en cinq ans, une mise de fonds d'environ 1.200.000 francs, avant de livrer aucun produit; les dépenses annuelles ne seraient pas moindres de 100.000 francs par an.

Il est bien certain que, ne s'appliquant plus au même animal, le prix de revient des produits obtenus dans les jumenteries, sans être excessif, serait beaucoup plus élevé que le prix d'achat actuel, il en serait environ le double; mais le rendement et la durée du nouveau cheval rachèteraient largement ce changement de valeur marchande.

Les travaux du Comité que vient de créer M. le Gouverneur général Beau porteront sur tous les points que nous n'avons fait qu'effleurer dans cette note; on voit qu'ils vont présenter un intérêt de tout premier ordre.

P. TUDERC.

## ASIE FRANÇAISE

**Les fonctionnaires et les concessions.** — Le gouverneur général de l'Indo-Chine a résolu d'interdire aux fonctionnaires de se rendre acquéreurs de terrains dans les provinces où ils sont en service. Voici comment il a motivé cette mesure :

Une circulaire en date du 25 février 1888, de M. le gouverneur général Constans, a interdit aux résidents, vice-résidents, chanceliers et aux agents des travaux publics, au Tonkin, de se rendre acquéreurs de terrains, dans les provinces où ils sont en service.

La même prohibition a été étendue, par un arrêté du 7 janvier 1892, aux officiers en service dans les postes où ils sont en service.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé qu'elle sera désormais appliquée, dans toute l'Indo-Chine, aux catégories de personnel ci-après désignées :

- Fonctionnaires et employés des services civils;
- Personnel du service judiciaire;
- Personnel européen de la garde indigène;
- Agents des travaux publics;
- Agents du cadastre.

Je n'ai pas besoin de faire ressortir la portée de cette mesure.

Elle a pour but, non pas tant de protéger les fonctionnaires contre leurs propres entraînements, que les mettre

à l'abri, je ne dirai pas du soupçon, mais de la critique.

Elle ne va pas, évidemment, jusqu'à leur interdire l'achat de terrains, en vue d'y construire une habitation pour leur usage personnel. Elle ne prohibe pas non plus l'acquisition de terres situées en dehors de la circonscription où ils sont en service; mais, si je n'ai pas cru pouvoir édicter une règle aussi absolue, je ne dois pas cependant laisser ignorer que je verrais avec défaveur, des fonctionnaires de l'ordre administratif ou judiciaire se créer, dans le pays, des intérêts matériels de nature à nuire à leur indépendance et à rendre difficile, le cas échéant, leur affectation à telle ou telle partie de l'Indo-Chine. Je ne saurais, aussi, trop leur recommander de s'abstenir scrupuleusement de toute opération ayant un caractère de spéculation, et qui serait susceptible de porter quelque atteinte à la considération qui doit demeurer attachée à leurs fonctions.

Je rappelle enfin qu'il est défendu aux fonctionnaires indigènes de se rendre possesseurs ou usufruitiers, par voie d'achat, de don ou d'obtention de concession, de bâtiments ou de terrains, sis dans les circonscriptions où s'exerce leur autorité. Le Code annamite, en vigueur en Annam et au Tonkin, contient à cet égard, des dispositions très précises (Lois civiles, tit. 2, art. 88) dont une circulaire du gouverneur de la Cochinchine, datée du 10 décembre 1877, a rendu le principe applicable au personnel indigène de l'administration de cette colonie. J'estime qu'il y a lieu également de les étendre au Cambodge, au Laos et dans le territoire de Quang-tchéou.

**La réorganisation du service de la Trésorerie.** — Par décret, en date du 16 juillet, publié à l'*Officiel* du 20, le service de la Trésorerie en Indo-Chine vient d'être réorganisé. Cette réorganisation, dans son esprit, est la suite logique des diverses mesures administratives qui, depuis le gouvernement de M. Doumer, ont tendu à faire de l'Indo-Chine divisée en provinces distinctes une Indo-Chine unifiée.

D'après le nouveau décret, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1905, le personnel de la Trésorerie de l'Indo-Chine se compose :

- D'un trésorier général en résidence à Hanoï;
- De quatre trésoriers particuliers en Cochinchine, au Cambodge, en Annam et au Laos;
- De payeurs;
- De commis principaux et de commis de trésorerie.

Le trésorier général et le trésorier particulier de la Cochinchine effectuent directement ou centralisent, chacun en ce qui le concerne, les opérations des services financiers métropolitains, y compris celui des articles d'argent. Ils sont préposés de la Caisse des dépôts et consignations et chargés des opérations de la caisse des invalides de la marine.

Les mêmes opérations sont faites par le trésorier particulier du Cambodge pour le compte du trésorier particulier de la Cochinchine et par les trésoriers particuliers de l'Annam et du Laos pour le compte du trésorier général.

Le trésorier général effectue ou centralise toutes les opérations des services financiers intéressant : 1<sup>o</sup> le budget général de l'Indo-Chine; 2<sup>o</sup> le budget local du Tonkin. Il tient à cet effet, en piastres, deux comptabilités distinctes et est justiciable,

pour les mêmes opérations, de la Cour des comptes.

Les trésoriers particuliers sont chargés respectivement d'effectuer directement ou de centraliser, sous leur responsabilité, les opérations des services locaux de la Cochinchine, du Cambodge, de l'Annam et du Laos. La comptabilité de ces opérations est tenue en piastres.

A cet égard, les comptables désignés ci-dessus ont une gestion personnelle; ils sont justiciables de la Cour des comptes.

Ils effectuent pour le compte du trésorier général les opérations concernant le budget général de l'Indo-Chine.

Des préposés ou chefs de place sont chargés, sous la responsabilité du trésorier général et des trésoriers particuliers, d'assurer l'exécution des services financiers dans toute l'étendue du territoire de la colonie ou du Protectorat.

Le siège et la circonscription des places sont déterminés par arrêté pris par les ministres des finances et des colonies, sur la proposition du gouverneur général.

Le trésorier général, les trésoriers particuliers et les préposés chefs de place sont tenus de fournir comme garantie de leur gestion un cautionnement dont le montant est déterminé par un arrêté du ministre des finances.

En cas de gestion intérimaire dans une place, le chef de service peut demander au gouverneur général d'imposer un cautionnement à l'agent chargé de remplir l'intérim.

Tous les frais du service de trésorerie (dépenses de personnel et de matériel, transports de fonds, frais de négociation et de change, etc.) sont à la charge du budget de la colonie.

La répartition de ces frais entre le budget général et le budget de chacun des pays de l'Union indo-chinoise est effectuée par les soins du gouverneur général.

Le nombre et la répartition par classe des agents de la Trésorerie de l'Indo-Chine seront fixés, au moment de la constitution des cadres, par un arrêté du ministre des finances et du ministre des colonies, sur la proposition du gouverneur général.

Le trésorier général est nommé par décret du président de la République, rendu sur la proposition du ministre des finances, après avis conforme du ministre des colonies.

Les autres agents sont nommés par arrêté du gouverneur général, sur la proposition du trésorier général.

**Le point d'appui Saïgon-Cap-Saint-Jacques.** — Les questions de défense de l'Indo-Chine font l'objet en ce moment de beaucoup de publications, elles ne laissent pas non plus l'administration indifférente. C'est ainsi qu'il vient d'être institué une commission de défense du point d'appui Saïgon-Cap-Saint-Jacques.

Sa composition est la suivante :

Le général de brigade, commandant de la défense du point d'appui, président; l'officier

d'infanterie le plus élevé en grade des corps de troupe constituant la garnison de défense; le commandant de la marine; l'adjoint au commandant du point d'appui, commandant de la place du Cap Saint-Jacques; le directeur d'artillerie en Cochinchine; le sous-directeur du commissariat à Saïgon; le sous-directeur du service de santé à Saïgon, membres, le chef d'Etat-Major du général commandant de la défense (avec voix consultative), secrétaire de la commission de défense.

Les attributions de la commission de défense sont les suivantes :

1° Etablissement ou revision du plan de mobilisation et du plan de défense du point d'appui, selon les instructions données par le général de division commandant supérieur des troupes de l'Indo-Chine, et transmises par le général commandant du territoire de la Cochinchine et du Cambodge;

2° Etude des questions intéressant la défense du point d'appui.

#### **Une réforme administrative au Cambodge.**

— Les services municipaux et les services provinciaux de la circonscription de Pnom-penh étaient jusqu'à ce jour réunis sous l'autorité d'un seul résident.

Cette dualité d'attributions n'avait pas entraîné, jusqu'à présent, d'inconvénients essentiels. Mais la ville de Pnom-penh n'a cessé de voir s'accroître l'importance de ses ressources et de ses services, rendant ainsi de plus en plus absorbante la tâche du résident-maire.

D'autre part, l'impulsion donnée aux travaux d'intérêt local par la création au Cambodge de budgets résidentiels exige que l'attention du chef de la province de Pnom-penh se porte avec plus de soin que jamais sur cette partie de ses fonctions.

M. le Gouverneur général vient, en conséquence, de prendre un arrêté séparant la résidence-mairie de celle de la province de Pnom-penh, ainsi qu'il a été fait déjà pour Saïgon, Cholon, Haïphong, Hanoï et Tourane.

La province de Pnom-penh prendra désormais le nom de province de Kandat.

#### **La justice française et les Annamites.** —

On a bien souvent fait remarquer que les formes de notre justice n'étaient pas toujours applicables sans inconvénients aux indigènes de nos colonies.

L'aventure qui vient d'arriver au *Hiép-ly*, c'est-à-dire à l'adjoint indigène du maire de Hanoï, en est une preuve bien caractéristique. Celui-ci était accusé de certaines malversations par un de ses administrés annamites. Il n'y avait rien de plus naturel et de plus légitime, selon nos principes, que de soumettre cette accusation à un tribunal. Le parquet en décida ainsi. Mais voici alors, selon l'*Avenir du Tonkin*, la scène extraordinaire qui eut lieu en présence d'une foule compacte d'Annamites, composée surtout de

femmes, et qui regorgeait jusque sur la voie publique devant le Palais de Justice :

L'audience est ouverte. L'huissier appelle les noms du plaignant et du prévenu. L'interprète traduit. Mais on n'a pas plutôt entendu prononcer en son entier le véritable nom patronymique du *Hiép-ly*, que des quolibets partent de l'auditoire et que le président doit faire évacuer la salle. Que se passait-il donc là d'extraordinaire ?

Un petit fait en apparence insignifiant, auquel nous, Français, n'attachons aucune importance et auquel les Annamites en attachent une si grande qu'il venait de faire perdre le prestige au mandarin assigné.

On avait prononcé son nom. L'huissier d'abord, l'interprète ensuite l'avaient plusieurs fois clairement articulé. Lui-même avait été obligé de le donner au président.

Or, le protocole annamite est tel que, de même qu'en parlant au roi, l'on ne peut le nommer et que l'usage de certains mots est interdit sous peine de mort; de même aussi, sous peines sévères, il est défendu de prononcer le nom d'un mandarin d'un certain degré et d'un certain grade.

Le nommer du nom qu'ont porté son père et ses ancêtres, publiquement, c'est lui faire une grave injure. Personne autrefois ne se le serait permis; personne aujourd'hui n'oserait se le permettre dès qu'il s'agit du plus modeste chef de canton. Les mandarins, père et mère du peuple, ne peuvent être appelés que par leur titre. Leur nom est réservé pour figurer sur la tablette familiale à l'autel des ancêtres.

Or, c'était devant toute cette foule qu'un interprète du tribunal, qui n'a lui-même aucun grade de mandarinat, qui n'ignorait rien de l'effet qu'il allait produire, venait, après l'huissier, sur l'ordre du président, de jeter à haute voix à la populace le nom inviolable et qui ne doit pas être dit! De là le bruit qui se produisit aussitôt dans le public. Les femmes surtout en faisaient des gorges chaudes.

Elles guettaient sa sortie du Palais de Justice, et quand il parut des quolibets du même genre et du même goût l'accueillirent :

— Faudra-t-il vous porter des cadeaux désormais ?

— Voulez-vous qu'on vous fasse les grands laïs (Saluts) ?

La forme de notre justice avait à jamais compromis la dignité du *Hiép-ly*. Le fait d'avoir comparu au tribunal, et celui, plus grave encore, d'avoir été désigné par son nom et non par son titre avaient ruiné son autorité.

Peu importe désormais le jugement qui sera rendu, la sanction qui interviendra. Si même le *Hiép-ly* bénéficie d'un acquittement, il est à jamais compromis, il a perdu la face. Le peuple annamite a prononcé sa sentence.

Le résultat, c'est qu'il sera probablement impossible à l'avenir, pour ce fonctionnaire indigène, nommé par nous, d'obtenir de ses compatriotes respect et obéissance. Et cela est regrettable.

1° Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.

2° Les adhérents qui versent une cotisation annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.

3° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.

## SIAM

**Le mouvement du port de Bangkok en 1903.** — Le rapport du directeur général des douanes siamoises sur le mouvement du port de Bangkok, pendant l'exercice 1903, vient de paraître. Notre chargé d'affaires à Bangkok, M. Boissonnas, en dégage, dans son dernier rapport, les points suivants :

Le commerce du port de Bangkok avec l'étranger a subi une diminution de 12.940.001 ticaux; mais il faut remarquer que la valeur moyenne du tical en 1902 n'avait été que de 1 fr. 25, tandis qu'elle est arrivée en 1903 à 1 fr. 33.

Aussi, la diminution du commerce extérieur n'est-elle en réalité que de 4.983.431 francs, ce qui n'est pas considérable, quand on sait qu'en 1902 la plus-value à l'importation était due en grande partie aux sommes d'or, d'argent et de bronze monnayés, qui s'élevaient à 22.203.864 fr. Or, en 1903, ces sommes ne sont montées qu'à 12.439.616 francs, soit à 9.764.248 francs de moins.

Voici les chiffres des importations et des exportations :

	1902	1903
	(En francs.)	
Importations....	81.774.289	87.305.544
Exportations....	109.252.361	99.037.675
Total.....	191.026.650	186.043.219

Les importations ont augmenté de 5.231.255 fr.; les exportations ont diminué de 10.214.686 fr. Le principal facteur de cette diminution a été le riz dont les expéditions ont baissé de 11.933.448 fr. et de 3.497.412 piculs. On s'attendait, étant donné la saison des pluies très défavorable que l'on avait traversée, à une réduction beaucoup plus forte et il est évident, d'après ces chiffres, que la superficie cultivée en paddy s'est accrue notablement pendant l'année 1903.

Les exportations de teck ont dépassé celle des années précédentes. Elles ont atteint 58.146 tonnes et 11.007.619 francs, soit 2.071 tonnes et 2.630.078 francs de plus qu'en 1902.

Le commerce des autres bois et principalement celui du bois de rose est en déclin.

L'exportation des bœufs a augmenté de 1.782 têtes; la valeur par tête est restée sensiblement la même, 81 fr. 70, au lieu de 81 francs.

Le commerce des peaux de buffles, de bœufs et de cerfs, toujours en progression, donne un total de 1.502.155 francs, soit une plus-value de 206.603 francs sur l'année précédente.

Les poissons séchés et salés, qui figuraient en 1902 pour 2.065.666 francs, c'est-à-dire pour un chiffre déjà bien inférieur à celui de 1901 qui était de 2.806.249 francs, n'atteignent plus que 1.208.552 francs.

Enfin, la cardamome et la gomme gutte sont en progrès, tandis que le poivre subit une nouvelle diminution d'un millier de piculs.

Les importations en tissus de soie ont passé de 2.424.982 francs à 2.802.942 augmentant de 387.959 francs celles en pétrole de 1.420.075 fr. à 2.296.296, soit une augmentation de 876.221 fr. celles en quincaillerie et coutellerie de 1.017.260 francs à 1.332.845 soit une augmentation de 214.485 francs.

Les porcelaines, les pots de terre, la verrerie, le sucre, l'opium et les liqueurs suivent un marché ascendant.

Les machines sont tombées de 2.544.855 francs à 1.251.174 francs, les tissus de coton de 13.122.029 francs à 12.852.435 francs; les gummy bahn (sacs de jute pour le riz) de 3.321.908 francs à 2.528.041 francs.

Singapour et Hong-kong sont toujours en tête de la liste des pays d'expédition, le premier avec 30.155.187 francs, le second avec 24.485.127 fr. Puis viennent l'Angleterre avec 13.603.598 francs, l'Allemagne 4.693.813 francs, la Chine avec 4.217.703 francs, l'Inde, les Colonies Hollandaises, la Suisse, les Etats-Unis, la Hollande, la France avec 444.086 francs, la Cochinchine avec 432.117 francs, l'Italie, le Danemark et les autres contrées.

Le chiffre de la France a baissé de 70.056 francs; mais celui de la Cochinchine a augmenté de 235.730 francs, et comme la majeure partie des importations de notre colonie est constituée par des produits de la métropole, nous pouvons affirmer que nos importations sont en progrès.

Dans les pays de destination, Hong-kong figure pour 45.005.583 francs. Singapour pour 39.021.318 francs, l'Inde pour 8.008.907 francs, l'Allemagne pour 4.625.499 francs, l'Angleterre pour 1.088.955, Penang pour 855.355 francs. On trouve ensuite la Cochinchine avec 383.737 francs, la France avec 272.750 francs; le Danemark, la Suisse, la Chine, le Cambodge et les autres pays.

La France voit diminuer son chiffre de 52.429 francs; mais la Cochinchine voit augmenter le sien de 163.417 francs; or, bien des expéditions pour la France passant par Saïgon, on peut dire que nos exportations du Siam ont légèrement progressé.

Le mouvement de la navigation du port de Bangkok a été moindre que celui de l'exercice précédent. Il n'est entré que 613 vapeurs au lieu de 722 et leur tonnage a été inférieur de 112.705 tonnes à celui de 1902.

Le nombre des voiliers continue à diminuer.

Le pavillon allemand occupe toujours le premier rang avec 305 navires (contre 321 en 1902); il est suivi par les Norvégiens: 122 navires (contre 206), les Anglais, 88 navires (contre 103), les Français, 19 (contre 28) et les Hollandais, 19 (contre 16).

Le nombre de nos navires n'a d'ailleurs baissé que parce que la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine a dû affréter pendant trois mois un vapeur allemand, le *Nuen-Tung*, pour remplacer le *Donai*, qui était en réparation.

## CHINE

**Mouvement maritime en 1903.** — Nous avons donné, dans notre dernier Bulletin, un exposé du commerce extérieur de la Chine en 1903, d'après le rapport de l'inspecteur général des douanes chinoises. Nous compléterons aujourd'hui ces renseignements par quelques indications sur le mouvement maritime de la Chine durant cette même année.

En 1903, 77.012 navires ont été enregistrés à l'entrée ou à la sortie des ports à traités chinois; ils représentaient un tonnage de 57.290.389 tonnes, tandis que les statistiques de 1902 n'accusent que 69.499 bateaux avec 53.990.002 tonnes et celles de 1899, 65.418 bateaux avec 39.268.330 tonnes.

Le tableau suivant indique la part de chaque pavillon dans le mouvement maritime de la Chine pour les années 1902 et 1903:

PAVILLONS	1902		1903	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Américain.....	1.295	493.831	4.736	559.686
Autrichien.....	30	53.157	49	99.616
Belge.....	"	"	"	"
Anglais.....	24.758	26.950.202	25.297	28.122.987
Chinois (modèle étranger)...	18.102	8.931.652	22.697	9.510.631
Chinois (jonques)...	8.201	409.430	8.011	400.578
Coréen.....	38	28.758	50	33.382
Danois.....	98	127.906	125	158.692
Hollandais.....	70	78.693	78	112.811
Français.....	1.511	833.759	2.596	1.178.200
Allemand.....	6.046	7.220.146	6.424	7.310.427
Italien.....	"	"	1	200
Japonais.....	6.898	7.350.515	7.554	7.965.358
Norvégien.....	913	"	1.184	"
Suédois.....	40	829.141	119	1.136.056
Portugais.....	388	32.296	326	"
Russe.....	1.107	603.570	765	28.064
Espagnol.....	2	5.946	"	569.903
Puissances sans traités.....	2	2.664	"	"
	69.499	53.990.002	77.012	57.290.389

On remarquera, d'après ce tableau, les progrès du pavillon français de 1903 sur 1902.

### Assassinat de missionnaires belges.

— Deux missionnaires, appartenant à la mission belge de la province du Hou-peï, l'évêque Verhaeghen et son frère, ont été massacrés au nord d'Ichang par une bande de brigands. Les assassins ont, en outre, enlevé le Père Robberecht dont on reste, jusqu'ici, sans nouvelles.

En raison du protectorat exercé par la France sur les catholiques en Orient et en Extrême-Orient, le ministre de France à Pékin a conféré avec l'administration chinoise des Affaires étrangères au sujet de ce double meurtre et de cet enlèvement. Comme suite à ses énergiques réclama-

tions, le vice-roi du Hou-peï, Tchang-Tchi-Toung, a donné un délai de dix jours aux fonctionnaires de Tsi-nan-fou pour arrêter les assassins. Il a offert 500 taëls pour la capture de chaque coupable; si ceux-ci échappent, les fonctionnaires seront châtiés.

**La situation dans le Kouang-si** — Les autorités chinoises s'inquiètent de nouveau de la façon dont se propage la rébellion dans la province du Kouang-si, qui est toujours en proie à la famine, sans qu'on cherche à y remédier. On a donné, ces temps derniers, l'ordre d'arrêter l'un des chefs impériaux, le chef de brigade Tsou-Chen-Wou. Celui-ci prit aussitôt fait et cause pour les rebelles. Comme il a fait ses études au collège militaire de Tien-tsin et qu'il a bénéficié de l'enseignement d'instituteurs étrangers, cette défection est loin d'amoinrir l'inquiétude.

Le gouvernement chinois se déclare toujours en mesure d'enrayer la rébellion.

## CORÉE

**Un emprunt pour le chemin de fer Séoul-Fousan.** — Le Japon a décidé d'émettre un nouvel emprunt de 4.500.000 yen pour le chemin de fer de Séoul à Fousan. Cet emprunt servira à couvrir le déficit que l'augmentation dans le prix des matériaux et de la main-d'œuvre cause dans les évaluations des devis.

L'emprunt est contracté pour cinq années. Il ne porte pas d'intérêt.

**Le commerce de la Corée en 1903.** — Le rapport du vice-consul anglais à Séoul, M. Lay, sur le commerce extérieur de la Corée en 1903 vient d'être publié par le Foreign Office. Nous en extrayons les renseignements suivants :

Le commerce extérieur de la Corée en 1903 a atteint le chiffre le plus élevé que l'on ait encore pu constater. Evidemment, les craintes de la guerre ont eu, en Corée comme au Japon, une répercussion importante sur le commerce, surtout pendant la seconde période de l'année. Malgré cela, le commerce extérieur coréen, qui n'a cessé de croître durant les quelques dernières années, a continué cette année encore sa progression ascendante malgré des conditions excessivement défavorables. C'est une preuve indéniable des possibilités d'expansion commerciale du pays.

La valeur totale du commerce en 1903 a atteint la somme de 70.684.500 francs, dont 46.496.875 fr. pour les importations et 24.187.625 francs pour les exportations. A ces chiffres on doit ajouter les exportations d'or qui sont montées à 13.925.175 fr. complétant un total de 84.609.675 francs. Le tableau suivant montre la valeur en francs des importations et des exportations durant les cinq dernières années :

Commerce de la Corée en 1899-1903.

ANNÉE	IMPOR- TATIONS	EXPORTATIONS		
		Mar- chandises	Or	Total
1899.....	25.568.350	12.494.625	7.333.450	19.628.075
1900.....	27.351.150	23.599.675	9.062.675	32.682.300
1901.....	37.506.625	21.595.609	12.743.450	34.339.050
1902... ..	34.558.750	21.225.850	12.924.025	34.149.875
1903.....	46.496.875	24.187.625	13.925.175	38.112.800

Dans son rapport, M. Lay se félicite grandement de l'expansion prise par le commerce britannique en Corée. « Les manufactures anglaises, dit-il, ont profité beaucoup de l'augmentation récente du commerce coréen à l'importation. En premier lieu, les cotonnades importées l'année dernière ont atteint le chiffre de 14.754.975 fr., et la part de l'Angleterre a dépassé la moitié de ce chiffre. En outre 60 0/0 du matériel de chemin de fer importé en Corée en 1903 était d'origine britannique. Ce matériel consistait en rails et accessoires pour le chemin de fer de Séoul-Fousan. On peut évaluer à 2.500.000 francs le prix du matériel anglais de chemin de fer qui est entré en Corée en 1903. Pendant cette année 1903, 7 vapeurs anglais d'un tonnage de 15.115 tonnes ont visité les ports coréens, mais l'année 1904 verra ce chiffre certainement dépassé de beaucoup, puisque, à la date du 11 avril, 14 vapeurs anglais d'un tonnage de 22.702 tonnes avaient déjà visité le port seul de Tchemoulpo. »

Ces chiffres sont intéressants à relever.

## ASIE RUSSE

**Port-Arthur.** — L'opinion en Russie se montrait unanime, l'an dernier : Port-Arthur était, disait-on, une place forte de premier ordre, absolument inexpugnable. L'affirmation était pour le moins audacieuse, car l'histoire nous a appris qu'en temps de guerre, alors que les hasards malheureux sont si fréquents, il n'y a peut-être pas une place qu'on puisse à bon droit déclarer inexpugnable.

Une partie de la presse russe semble avoir des doutes aujourd'hui.

La plupart des journaux russes croient, ou se plaisent à croire au caractère purement démonstratif et secondaire des troupes du général Kuroki. Ils déclarent, le *Journal de Saint-Petersbourg* en tête, que la concentration rapide des forces du général Kuroki pour quelque opération décisive est une chose à peu près impossible. Il est vrai que l'armée japonaise a pu être renforcée et que, dans ce cas, l'effectif dont dispose le général Kuroki peut être plus nombreux que les Russes ne le supposent.

Cependant, déclarent les journaux russes, si des renforts sont arrivés du Japon, ces renforts ne peuvent être formés que de divisions hâtivement composées avec des réservistes ou même avec des recrues non encore exercées au métier, les douze divisions de l'armée active, que le Japon possède, étant depuis longtemps sur le théâtre même de la guerre. Or il est évident que ce n'est pas des réservistes ou des recrues qu'on peut mettre en ligne pour exécuter les opérations militaires dont dépend tout un plan de campagne.

Le *Journal de Saint-Petersbourg* qui, d'accord avec les principaux journaux russes, fait ces observations en conclut que c'est seulement du côté de Haï-ping et de Dachi-tiao que les Russes doivent attendre un engagement important, plus ou moins décisif. Il est possible, ajoute-t-il, que le plan du maréchal Oyama comporte, comme condition *sine qua non*, l'occupation préalable de Port-Arthur. Dans ce cas, les armées Kuroki, Nodzu et Oku se tiendront désormais sur la défensive pendant toute la période des pluies, durant laquelle les efforts des Japonais se concentreront dans le Kouan-toung. La marche ultérieure des événements dépendra de la force de résistance de la garnison de Port-Arthur.

On voit que le mot inexpugnable n'est plus prononcé aujourd'hui, et il est probable que, si Port-Arthur tombe entre les mains de l'ennemi, certaines feuilles déclareront qu'en Russie tout le monde s'attendait à pareil échec, ce qui ne sera pas la vérité, ce qui sera même exactement le contraire de la vérité!

On remarquera aussi que, dans leur mépris, peut-être sincère peut-être affecté, pour les recrues et les réservistes japonais, les journaux russes semblent prendre leurs désirs pour des réalités.

**Le Transmandchourien en 1903.** — L'exploitation du Transmandchourien a pris rapidement une grande importance : le ministère des Voies et communications vient de faire connaître les chiffres suivants.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 1903, on a transporté 1.620.000 voyageurs dont une très grande quantité traversèrent le pays au mois de septembre : il y eut rien qu'en ce mois-là 180.000 voyageurs. La station à laquelle se rendirent en plus grand nombre les voyageurs fut Kharbine (239.000 individus).

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre, on transporta, en 1903, 17.460.000 pouds de marchandises privées et 1.801.000 pouds de thé.

Une curieuse statistique suit la précédente, c'est celle des employés de la ligne et des ouvriers qui y travailleront encore. Ils étaient au nombre de 39.112 individus qui se décomposaient de la façon suivante :

Russes.....	18.123	individus
Autrichiens, Italiens, Suisses et Turcs.....	17	—
Chinois.....	20.948	—
Japonais.....	17	—
Coréens.....	9	—

Parmi les Russes, il y avait évidemment beaucoup de Polonais et d'Allemands des provinces celtiques. La statistique suivante le prouve : c'est celle d'après les religions. De ce point de vue, les 39.112 individus, employés ou ouvriers de la ligne, se répartissent de la façon qui suit :

Orthodoxes.....	16.326	individus
Catholiques.....	1.492	—
Luthériens.....	269	—
Israélites.....	25	—
Mahométans.....	35	—
Bouddhistes.....	20.932	—
Religion de Confucius.....	9	—
Divers.....	24	—

On prétend qu'il y eut même des ouvriers japonais, qui n'étaient que des espions cachant leur nationalité. Ce serait ainsi que le Japon aurait reçu des renseignements sur la ligne et aurait même négocié avec les brigands.

Puisque nous parlons de ces derniers, disons que leurs tentatives criminelles continuent; l'administration de Kharbine, ville où ils ont allumé tant d'incendies, vient de faire afficher partout en langue russe, chinoise et, dit-on, même japonaise que les malfaiteurs seront sévèrement punis et que tout dénonciateur touchera désormais une prime.

**La navigation des fleuves en Sibérie-Orientale.** — Le lieutenant impérial d'Extrême-Orient, qu'improprement les journaux européens s'obstinent à appeler le vice-roi, s'est occupé de la navigation fluviale si importante pour les opérations militaires dans l'Extrême-Orient sibérien.

Désormais, toute la navigation sur la Chilka et sur l'Amour, sur l'Argoune et sur le Soungari est sous la direction du haut commandement des armées de Mandchourie; la navigation de l'Oussouri et celle du fleuve Amour après Khabarovsk sera dirigée par le commandant en chef des armées de la province Maritime.

Des céréales, des provisions, des munitions sont amenées des régions de l'Amour, au centre même de la Mandchourie par bateau sur le Soungari.

**Retour des blessés.** — On annonce qu'on attend à Moscou, dans les premiers jours du mois d'août, les premiers blessés qui seront ramenés de Mandchourie en Europe. Le trajet qu'ils font en ce moment ne les conduira pas par la ligne habituelle de Tcheliabinsk à Moscou par Oufa, Samara, Penza, Rézane et Toula. Ils seront amenés de Tcheliabinsk à Perm par la ligne qui suit le versant oriental des monts Ourals, passe à Iékatérinebourg et à Perm, à Viatka et aboutit à Kottlass. A Perm, un bateau a été affecté tout spécialement pour les blessés, et c'est sur ce bateau, qui porte le nom de *Novik*, que les soldats blessés rentreront au centre même de la Russie.

**Hôpitaux.** — L'amiral Skrydlov a fait organiser des salles spéciales destinées aux blessés



japonais. Si l'on en croyait les journaux du Japon, les Russes se montreraient bien moins généreux et parfois plus cruels envers les blessés japonais, que les Japonais envers les blessés russes. Il est vrai que, par contre, les journaux russes ont depuis quelques semaines reproché des cruautés inutiles aux Japonais.

Il faut se défier également des racontars qui nous viennent des deux côtés, et même des récits très intéressants et très dramatiques qu'envoie aux journaux russes un écrivain célèbre, M. Nemerovitch-Datchenko. Ces récits sont traduits par les journaux de France et des pays d'Europe. Les Russes savent qu'il faut remettre au point ce que dit le romancier, et c'est toujours avec un sourire sceptique qu'ils accueillent ses très pittoresques révélations.

Les Japonais blessés qui se trouvent à Vladivostok sont très bien soignés et l'amiral Skrydlov tient à surveiller lui-même la façon dont ils sont traités.

La haute administration de l'armée ne s'en est pas tenue là, elle se souvenait des terribles épidémies qui dévastèrent l'armée russe pendant la guerre de Turquie. Il est difficile d'écarter en temps de guerre et surtout lorsque la guerre a lieu dans un pays comme la Mandchourie, les maladies et les épidémies inévitables, mais on peut les prévoir et tout préparer pour lutter efficacement contre elles. On peut craindre, en effet, qu'outre les épidémies de dysenterie, de fièvre typhoïde, de petite vérole, d'autres maladies ne se propagent facilement en Extrême-Orient dont la peste a visité presque tous les ports et où le choléra est fréquent. Des mesures ont été prises sur l'ordre du général Stœssel. Enfin, comme les trains venant de Mandchourie emmèneront toujours des malades et des blessés, les médecins de Sibérie ont reçu l'ordre de se tenir aux gares pendant les arrêts des trains, à la disposition des passagers.

On sait que la plupart des médecins de Sibérie sont des fonctionnaires payés par le gouvernement et qui doivent donner leurs soins dans des régions dont l'étendue est fixée par l'administration d'après le nombre d'habitants qu'elle contient.

**Trains sanitaires.** — Les administrations des différentes voies ferrées de Russie se sont chargées de préparer à leurs frais des trains sanitaires pour la Mandchourie. Un certain nombre de ces trains ont déjà depuis longtemps quitté l'Europe. Ils sont faits le plus souvent de la même façon; très capitonnés, ils sont munis d'excellents matelas.

Souvent les infirmiers et les employés des trains sanitaires font l'abandon d'une partie de leurs appointements, afin que les wagons soient mieux entretenus et partant plus confortables. Un train de cette nature vient d'être préparé par la direction du chemin de fer du Caucase; il comprend 41 wagons de troisième classe, un wagon-cuisine et un wagon-pharmacie. Il suivra de près

deux autres trains. L'un, dû à la direction de la ligne Ouralsk-Rézane, est composé de 2 wagons de troisième classe pour des malades ou des blessés dont l'état est peu inquiétant, 4 wagons de troisième classe pour les cas graves, un wagon de deuxième classe pour les officiers malades ou blessés, un wagon de première classe pour les médecins et le chef de train, des wagons pour les infirmiers, les sœurs, et un wagon-cuisine. L'autre, préparé par la direction de la ligne de Moscou-Kiev-Voronège, est composé à peu près comme le précédent.

Il est évident que les trains sanitaires, comme les trains qui amènent des soldats ou des munitions, ont fait cesser en bien des points la circulation des marchandises: le public en avait été d'ailleurs préalablement averti.

**Forçats anthropophages.** — Parmi les forçats qui vivent dans l'île de Sakhaline, laquelle est située au nord du Japon et sert à la Russie de colonie pénitentiaire, on montre aux visiteurs du bagne un forçat très fier de sa célébrité: il se vante d'avoir mangé de la chair humaine. On accuse plusieurs autres, que l'on a repris après une évasion avortée, d'avoir, pendant leur vagabondage, tué des hommes pour les manger. Les autorités n'ajoutaient guère créance à tous ces racontars, et peut-être avaient-elles tort.

A la fin de l'hiver dernier, au moment où la glace couvre le détroit de Tartarie et réunit l'île au continent, deux forçats tentèrent de s'évader. Ils se dirigèrent d'abord vers la route que suivent les traîneaux des indigènes sauvages de l'île. Leur but était bien simple: tuer les deux sauvages du premier traîneau, s'emparer de ce dernier et se faire traîner par les chiens jusque sur le continent.

Des soldats les arrêtaient avant qu'ils n'aient pu commettre leur nouveau crime, et trouvèrent dans leurs sacs des morceaux de chair humaine: le fait est aujourd'hui avoué par les criminels et officiellement raconté par les autorités russes. Non loin du lieu où les deux assassins furent pris, on découvrit deux cadavres auxquels des côtes et quelques autres parties du corps avaient été enlevées. Les forçats déclarèrent en effet, et sans émotion, qu'ils vivaient depuis un jour uniquement de viande humaine, mais ils prétendirent avoir trouvé les deux cadavres gelés sous la neige: ils affirmaient qu'ils n'avaient pas commis d'assassinats; mourant de faim, ils en avaient été réduits, disaient-ils, à se nourrir de la chair des morts. On examina les cadavres: ils ne portaient aucune trace de violence en effet, mais on apprit que pour faire disparaître les traces portées par les coups et prouvant leur assassinat, les déportés avaient découpé et mangé les parties contusionnées de chaque cadavre.

**Les charbonnages de la région d'Oussouri.** — Le *Messenger des finances* donne de très prudents renseignements sur les charbon-

nages de l'Oussouri et le *Journal des Voies et Communications* complète les données nouvelles.

En 1903, le charbon fourni par les mines de la région de l'Oussouri, mines situées à 20 et 30 verstes de Vladivostok, aurait été extrait de façon à répondre facilement aux exigences des habitants de la ville et des bateaux du port : on acheta cependant beaucoup de charbon japonais, parce qu'il revenait à meilleur prix que le charbon russe. La cherté de ce dernier était expliquée par le fait suivant : le transport en était très difficile et par conséquent ne pouvait être effectué qu'à un prix très élevé.

La seconde partie des affirmations ci-dessus exposées est incontestablement vraie : les transports de charbon sont très chers et par conséquent le prix de vente en devient d'autant plus élevé. Quant à la première partie, il se pourrait qu'elle contint quelques exagérations : les statistiques russes, même très officielles, ne peuvent jamais être prises au pied de la lettre et il est toujours nécessaire de mettre les choses au point.

Il n'aurait été importé à Vladivostok, si l'on en croit les chiffres donnés, que pour 103.000 roubles de charbon. Il ne serait pas impossible de retrouver dans des statistiques officielles, elles aussi, et précédemment publiées, un chiffre différent de celui-ci.

D'après le *Journal du ministère des Voies et Communications*, les charbonnages de la région de l'Oussouri auraient complètement satisfait en 1903 aux besoins de la ligne de Vladivostok à Khabarovsk et à ceux des entreprises de la couronne dirigées par les ingénieurs de l'Etat ; une partie du charbon extrait aurait enfin été vendue à des particuliers. Notons que si cela n'est pas impossible, il n'en est pas moins vrai qu'il est bon d'interpréter et de compléter les renseignements donnés et de faire observer entre autres choses que les locomotives de la ligne sont encore en général chauffées au bois.

Quoi qu'il en soit, il est évident que, depuis 1902, l'extraction du charbon dans les mines de la région de l'Oussouri a fait de très grands progrès. Jusqu'en 1903, l'exploitation de ces mines était irrationnellement et partout maladroitement organisée, et le charbon fourni n'avait jamais pu suffire, et même loin de là, aux exigences de la voie ferrée : en 1903, une société exploitatrice aurait fourni parfois jusqu'à 20.000 pouds par jour, c'est-à-dire 320.000 kilogrammes. Cette société travaille sur un des plus importants gisements de la région, lequel gisement contiendrait, d'après les ingénieurs spécialistes, 80 milliards de pouds, c'est-à-dire 1.280 milliards de kilogrammes.

Toute la région est très riche en gisements. Celui de la société dont nous parlions se trouve à 30 kilomètres de Vladivostok. Un marchand, M. Valdène, en exploite un autre plus rapproché de la ligne. Toute la presqu'île de Mouraviev-Amourski et le sol même sur lequel est construite la ville de Vladivostok est fait de charbon. Nul

doute que la région ne devienne une des plus importantes du monde entier au point de vue de l'exploitation minière.

Nous avons déjà parlé des mines célèbres de Souchane, qui appartiennent au ministère de l'Agriculture et des Domaines et dont on a tiré déjà passablement d'anthracite : c'est dans ces mines que l'on trouvera le meilleur charbon de la région. On prévoyait que l'année 1904 amènerait de brillants résultats qui consacraient à tout jamais l'importance des mines du Souchane ; mais là encore, on avait compté sans la guerre.

**Les prisonniers et la ligne contournant le lac Baïkal.** — Il y eut jadis un certain nombre de forçats et de prisonniers qui travaillèrent au Transsibérien, mais cela eut lieu bien moins souvent qu'on ne l'a dit en Europe.

En 1902, on fit appel aux condamnés enfermés près d'Irkoutsk, dans la grande prison d'Alexandrovsk. On leur confia le travail, dur entre tous, dans la partie de la ligne qui va de la station de Mourine à celle de Outylik. Ces prisonniers employés à la construction de la voie ferrée étaient au nombre de 430.

L'expérience ayant réussi en 1902, on la continua en 1903, mais 278 condamnés seulement y furent employés.

L'administration de la prison recevait une somme d'argent par jour et par homme qu'elle fournissait, et les condamnés y trouvaient un petit bénéfice.

**Le Caucase et le choléra.** — Presque tous les ans, l'Empire russe est menacé sur plusieurs points par le choléra. Cette année, les habitants de la région du Caucase étaient très inquiets car le choléra dévastait plusieurs provinces de la Perse. Sur toutes les côtes de la mer Caspienne, on craignait l'invasion du terrible fléau et les ports russes avaient pris d'énergiques mesures pour le combattre dès son apparition. Il y a sur la mer Caspienne un assez grand nombre de bateaux qui font escale de port en port, et c'est par eux qu'on pouvait malheureusement supposer que le choléra serait apporté. A Gouriev, à Krasnovodsk et surtout à Astrakhan, on se prépara à lutter contre le choléra ; des lazarets furent créés et le personnel médical fut augmenté. Les villes et le gouvernement, qui n'ont pas oublié les dommages subis pendant les épidémies précédentes, consacrèrent à ces préparatifs des sommes assez considérables.

A l'époque où parut le précédent Bulletin, les nouvelles n'étaient pas bonnes : on n'avait pas constaté de cas de choléra, mais il semblait d'après les dépêches que le danger fût imminent. Les journaux sont moins effrayés aujourd'hui, et les habitants de Bakou se rassurent peu à peu. Il semble que l'épidémie qui a sévi en Perse soit en voie de décroissance. On parle pourtant encore de cas de mort relativement nombreux, mais les

guérisons sont plus fréquentes encore; à Téhéran, les ravages causés par la maladie auraient diminué de moitié.

## TURQUIE

**Election du patriarche arménien.** — Les Arméniens catholiques viennent d'élire leur patriarche. On a d'abord procédé à un vote préalable de cinq candidats, parmi lesquels le Synode devait choisir le patriarche. Ont été élus : Mgr Sabaghian, évêque d'Alexandrie en Egypte; Mgr Gulian, évêque de Mersine; Mgr Djindoyan, évêque de Mouch; Mgr Sayeghian, évêque d'Alep; Mgr Israelian, évêque de Kharpont. C'est Mgr Sabaghian, le plus âgé, qui a été désigné par le Synode.

Le nouveau patriarche est né en 1836, à Alep. Il remplace Mgr Emanuelian et a pris le nom de Pierre XII. C'est un homme dont la réputation est toute de prudence, de réserve et de sagesse.

**Les quarantaines en Turquie.** — D'après des informations venues de Constantinople, le gouvernement turc procéderait à la rédaction d'un nouveau règlement sanitaire. Ce règlement serait pris en conformité des décisions de la conférence internationale tenue à Paris l'hiver dernier. Il comporterait notamment la suppression des quarantaines, qui entravaient si gravement les relations économiques et les rapports maritimes avec les pays atteints ou soi-disant atteints de peste ou de choléra. Ces quarantaines ne constituaient pas, d'ailleurs, des mesures de protection bien efficaces. Elles seraient remplacées par la désinfection rigoureuse et la visite médicale consciencieusement faite des passagers et des équipages.

Nous formons des vœux pour que ce progrès se réalise et qu'une fois réalisé, il soit suivi d'exécution. Le mouvement des ports levantins en profiterait dans une large mesure.

**Le chemin de fer de Bagdad.** — On sait que la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie a été le berceau de l'entreprise de Bagdad, comme ses lignes constituent l'amorce de cette grande artère. Néanmoins la Compagnie de Bagdad s'est constituée en société distincte, le 13 avril 1903, sous le nom de *Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad*. D'autre part, une société de construction spéciale pour la première section s'est formée et a reçu de la première l'exécution de ce travail partiel. Sur ces transformations, le rapport cité plus haut contient un passage qu'il est intéressant de reproduire tout entier :

En exécution des résolutions de la dernière Assemblée générale, le conseil d'administration de notre Société a cédé à la *Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad* tous les droits et obligations découlant de la concession de Bagdad, à l'exception de ceux qui concernent uniquement le chemin de fer d'Anatolie, et ce contre

remboursement de toutes les dépenses faites pour études et autres; à ces dépenses sont ajoutés seulement les intérêts y afférents, sans aucune majoration d'un chef quelconque.

Le capital-actions de la nouvelle Société de Bagdad est de 15.000.000 de francs nom... Conformément aux prescriptions de la convention, notre Société a pris une participation de 10 0/0 dans ce capital. Sur les actions, 50 0/0 ont été appelés jusqu'ici : le paiement de notre quote-part a été effectué à raison de 750.000 francs.

Conformément au programme arrêté, la Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad a confié la construction de la ligne Koniah-Eregli-Bourgourlou à une Société de construction constituée à Francfort-sur-Mein. Celle-ci, dont le capital est de 3.000.000 de marks nom., a été enregistrée au tribunal de commerce de Francfort-sur-Mein, comme société à responsabilité limitée, sous la dénomination de *Société pour la construction du chemin de fer de Koniah-Eregli-Bourgourlou*. Ainsi qu'il a été prévu, nous avons pris également une participation de 10 0/0 du capital de cette Société.

Les deux susdites participations, de même que les actions de la Société du port de Haïdar-Pacha, que nous possédons, figurent au bilan, dans le compte « Portefeuille ». Dans le présent bilan ne sont portés que les intérêts des actions de la Société du port de Haïdar-Pacha jusqu'au 31 décembre 1902.

La construction de la première section du chemin de fer de Bagdad se poursuit d'une façon satisfaisante.

En vue de l'introduction sur nos propres lignes du service des Trains express, la convention de Bagdad prescrit l'exécution de certains travaux d'amélioration sur notre réseau. Les études et les négociations entamées avec le gouvernement, à cet effet, ne sont pas encore terminées.

Nous ne saurions, toutefois, considérer, d'après cette citation, les difficultés soit financières, soit politiques et internationales soulevées par l'affaire du chemin de fer de Bagdad comme définitivement terminées. Une telle conclusion, tirée sans réserves, dépasserait certainement la portée des quelques indications qui précèdent et qui émanent exclusivement de la Société d'Anatolie. Nous pouvons ajouter, cependant, sans entrer dans plus de détails, que ce capital de 15.000.000 de francs, a été divisé en 30.000 actions de 500 fr. chacune. Sur chaque action, 250 francs ont été versés. Trois mille de ces actions ont été assignées au gouvernement turc; la Société d'Anatolie en a pris 3.000; et les 24.000 autres représentent la participation du Syndicat français-allemand-autrichien-suisse-italien, et des banques ottomanes.

**Les chemins de fer d'Anatolie en 1903.** — Le rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie pour le dernier exercice, qui correspond à l'année 1903, a paru récemment. Il résulte de ce travail officiel que le trafic s'est ressenti de la faiblesse des récoltes de l'année précédente.

Voici le tableau comparé des recettes brutes pour chaque ligne :

*Ligne Haïdar-Pacha-Angora*, 6.081.375 francs, soit 2.026.873 francs de moins qu'en 1902. Le produit kilométrique a été de 10.521 francs contre 14.028 francs.

*Ligne Eski-Chéir-Koniah*, 2.200.627 francs, soit 800.535 francs de moins qu'en 1902. Le produit kilométrique a été de 4.945 francs contre 6.741 francs.

*Ligne Hamidié-Ada-Bazar*, 101.101 francs, soit 6.393 francs de plus qu'en 1902. Le produit kilométrique a été de 11.233 francs contre 10.523 francs.

Les recettes brutes marquent une diminution totale de 2.821.015 francs, soit 25,18 0/0.

Leur détail peut être établi de la façon suivante :

	LIGNES		
	HAÏDAR-PACHA- ANGORA	ESKI-CHEIR- KONIAH	HAMIDIÉ- ADA-BAZAR
	%	%	%
Voyageurs.....	28,4	24,1	37,5
Bagages et chiens....	0,9	0,7	1,3
Marchandises (grande vitesse).....	5,4	3	5,9
Bestiaux.....	0,6	0,4	0,6
Marchandises (petite vitesse).....	61,2	71,5	53,3
Recettes diverses.....	0,5	0,3	1,4
	100	100	100

*Produits kilométriques (en francs) :*

	HAÏDAR-PACHA- ANGORA	ESKI-CHEIR- KONIAH	HAMIDIÉ- ADA-BAZAR
Voyageurs.....	3.521,34	1.200,61	4.349,52
Bagages et chiens....	100,12	33,96	442,78
Marchandises et bestiaux.....	7.404,95	3.710,66	6.741,23
	10.521,41	4.945,23	11.233,53

Le rapport signale une augmentation du nombre des voyageurs, quoique la circulation soit encore entravée par la nécessité d'un passeport pour quiconque sort de la banlieue. Les principales stations sont, en dehors de la banlieue, Haïdar-Pacha, Ismidt, Guebzé, Tavchandjil, Héreké, Ada-Bazar, Hamidié, Guévé, Bilédjik, Eski-Chéir, Angora, Kutahia, Afion-Karahissar, Koniah.

Voici quelques chiffres sur le mouvement des voyageurs :

*Ligne Haïdar-Pacha-Angora*, 1.357.292 voyageurs contre 1.240.141 en 1902. Dans ce nombre, il y en a eu 978.328 pour la seule banlieue qui s'arrête à Pendik et forme un parcours de 25 kilomètres.

*Ligne Eski-Chéir Koniah*, 101.848 voyageurs contre 82.608 en 1902.

*Ligne Hamidié-Ada-Bazar*, 57.045 contre 53.713 en 1902.

La diminution des recettes provient donc exclusivement des marchandises ou bestiaux, ce qui prouve qu'elle n'a d'autre cause que le fait accidentel d'une moindre récolte. Les transports commerciaux effectués pendant l'exercice 1903 se chiffrent ainsi :

GRANDE VITESSE	HAÏDAR-PACHA-	ESKI-CHEIR-	HAMIDIÉ-
	ANGORA	KONIAH	ADA-BAZAR
Bagages (tonnes).....	2.602	360	250
Chiens (têtes).....	1.564	53	41
Messageries (tonnes).....	50	23	6
Marchandises (tonnes)....	12.137	1.074	11
Transports militaires (tes).	—	270	—
Bestiaux (têtes).....	2.123	85	321

PETITE VITESSE	HAÏDAR-PACHA-	ESKI-CHEIR-	HAMIDIÉ-
	ANGORA	KONIAH	ADA-BAZAR
Marchandises de			
1 <sup>re</sup> classe (tonnes).....	13.394	3.195	1.626
2 <sup>e</sup> » » .....	1.364	266	353
3 <sup>e</sup> » » .....	2.582	667	996
Tarifs spéciaux (tonnes)..	192.790	81.589	22.335
Transports milit. » ...	25.084	13.234	62
Voitures (nombre).....	9	3	1
Bestiaux (têtes).....	20.504	4.963	831

En regard de ces chiffres, il convient de mettre quelques indications sur les charges. Les dépenses d'exploitation se sont élevées en 1903 à 3.855.345 francs contre 4.070.580 en 1902. Ce total comprend : 903.298 francs (23 0/0) pour les frais généraux, 670.607 francs (17 0/0) pour le mouvement et le trafic, 1.453.899 francs (37 0/0) pour le matériel et la traction, 827.540 fr. (21 0/0) pour l'entretien de la voie.

Il reste à tirer les conséquences techniques de tous ces chiffres. Les moyennes kilométriques ont été de 10.856 francs en recettes et de 3.944 francs en dépenses. Le coefficient des dépenses d'exploitation s'est élevé à 45.989 0/0. Pour parfaire les garanties kilométriques, le gouvernement impérial a versé, en février 1904, à la Société du chemin de fer d'Anatolie, par l'entremise de la Dette publique Ottomane :

2.110.872 francs pour la ligne Haïdar-Pacha-Angora, et 2.994.193 francs pour la ligne Eski-Chéir-Koniah.

Le rapport constate enfin les améliorations apportées au port de Haïdar-Pacha. Les installations nouvelles ont pleinement correspondu au but poursuivi et qui avait motivé leur création. Il s'en est suivi qu'en 1903 les opérations de chargement et de déchargement se sont effectuées régulièrement, sans être interrompues par les mauvais temps.

## ARABIE

La navigation dans les ports ottomans d'Arabie. — Le Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople a publié une statistique générale de la navigation dans les ports ottomans du 1<sup>er</sup> mars 1902 au 1<sup>er</sup> mars 1903. Nous croyons intéressant d'en extraire, comme particulièrement difficiles à trouver, les rensei-

gnements relatifs aux ports de la mer Rouge et du golfe Persique.

Dans la mer Rouge, le tonnage total s'est élevé à 636.875 tonnes ayant produit 167.267 piastres de droits sanitaires. La répartition est la suivante :

1° Angleterre : 358.872 tonnes; taxes, 93.012 piastres, soit 55,60 0/0 de la taxe;

2° Turquie et Egypte : 439.183 tonnes; taxes, 12.509 piastres, soit 25,40 0/0 de la taxe;

3° Hollande : 62.280 tonnes; taxes, 14.736 piastres, soit 8,81 0/0 de la taxe;

4° France : 26.161 tonnes; taxes, 8.558 piastres, soit 5,12 0/0 de la taxe;

5° Grèce : 23.539 tonnes; taxes, 4.999, 20 piastres, soit 2,99 0/0 de la taxe.

Les autres nations : Italie, Perse, Allemagne, Autriche-Hongrie, Russie, Suède et Norvège, Zanzibar, dont les navires ont visité les ports ottomans de la mer Rouge, n'ont présenté qu'un tonnage inférieur dont les droits sanitaires ne se sont pas élevés à 1 0/0 du total de la taxe perçue.

Dans le golfe Persique, le tonnage des bateaux ayant fréquenté les ports ottomans s'est élevé à 218.895 tonnes ayant produit 79.308 piastres 20, dont la répartition est la suivante :

1° Angleterre : 172.273 tonnes; taxes, 60.272 piastres, soit 76 0/0 de la taxe;

2° Turquie : 47.637 tonnes; taxes, 10.176, 20 piastres, soit 12,83 0/0 de la taxe;

3° Perse : 11.047 tonnes; taxes, 5.710 piastres, soit 7,20 0/0 de la taxe;

4° Zanzibar : 3.686 tonnes; taxes, 1.843 piastres, soit 2,30 0/0 de la taxe;

5° France : 4.495 tonnes; taxes, 747,50 piastres, soit 0,97 0/0 de la taxe.

Les autres nations sont au-dessous de ce dernier chiffre ou ne figurent pas du tout dans la navigation. »

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### Troupes métropolitaines.

##### CAVALERIE

**Indo-Chine.** — M. le *lieut.* Schneider est désig. pour servir à l'escadron de cavalerie de l'Indo-Chine.

##### GÉNIE

**Chine.** — MM. le *capit.* Sabatier, le *lieut.* Bouyssou et l'*offic. d'admin.* Codfrin sont désig. pour servir à la brigade d'occup.

**Indo-Chine.** — Sont désig. pour servir aux constructions militaires en Indo-Chine :

MM. le *lieut.-col.* Félix, les *capit.* Fillonneau et Escaffre, l'*offic. d'admin.* Lefranc et le *sous-offic. stagiaire* Josset;

M. le *capit.* Scherdlin est nommé chef du service géodésique en Indo-Chine.

#### Troupes coloniales.

##### INFANTERIE

**Chine.** — M. le *capit.* Chautard est nommé rapporteur du conseil de guerre de Tien-tsin;

MM. les *capit.* Courjon et Mégrou et le *sous-lieut.* Coulon sont désig. pour servir au 16<sup>e</sup> rég.

**Indo-Chine.** — M. le *capit.* Peri est placé à la section de télégraphie de l'Indo-Chine.

**Cochinchine.** — M. le *chef de bat.* Monziols est affecté au 1<sup>er</sup> bataill. et M. le *chef de bat.* Dupin au 3<sup>e</sup> bataill. du 11<sup>e</sup> rég. ; M. le *capit.* Finet est nommé adjoint au command. de la défense du cap Saint-Jacques;

M. le *sous-lieut.* Rossat est placé à la 5<sup>e</sup> comp. du 1<sup>er</sup> annamites;

M. le *lieut.* Guiard est désig. pour servir en Cochinchine;

M. le *capit.* Cuttier est affecté au 11<sup>e</sup> rég. ;

M. le *lieut.-col.* Guyonnet est désig. pour servir en Cochinchine;

M. le *lieut.* Gibault est nommé capit. au 12<sup>e</sup> rég. ;

MM. les *lieut.* Rivière et Caveng sont nommés capit. au 1<sup>er</sup> annamites.

**Tonkin.** — M. le *lieut.-col.* Chenagon est nommé colonel au 18<sup>e</sup> rég. ;

M. le *capit.* Jesson est nommé chef de bataill. au 1<sup>er</sup> tonkinois;

M. le *capit.* Reverony est nommé chef de bataill. au 2<sup>e</sup> tonkinois;

M. le *lieut.* Durand est nommé capit. au 5<sup>e</sup> tonkinois.

Sont désig. pour servir au Tonkin :

MM. le *lieut.-col.* Comte, le *chef de bat.* Bohin, les *capit.* Rideau, Rouvellon, Chaptal et Lavenir, les *lieut.* Le Boulanger, Jan, Pasquer et Abonnel;

MM. le *capit.* Stauber et le *lieut.* Pecheur sont désig. pour servir au 5<sup>e</sup> tonkinois;

MM. le *capit.* Durif et le *lieut.* Castel sont désig. pour servir au 18<sup>e</sup> rég. ;

M. le *colonel* Riou est nommé au command. de la 1<sup>re</sup> brigade ;

M. le *lieut.-col.* Pollachi est placé au 10<sup>e</sup> rég.

Sont affectés au 9<sup>e</sup> rég. :

M. le *capit.* Wœlfel, à la 3<sup>e</sup> comp., et M. le *capit.* Ollivier, à la 6<sup>e</sup> comp. ;

M. le *capit.* Bénézech est placé à la 11<sup>e</sup> comp. du 10<sup>e</sup> rég.

Sont affectés au 1<sup>er</sup> tonkinois :

MM. les *capit.* Irigaray, à la 8<sup>e</sup> comp., et Heurtebize, à la suite, et M. le *lieut.* Velle, à la 10<sup>e</sup> comp.

Sont placés au 2<sup>e</sup> tonkinois :

MM. les *capit.* de Tavernier, à la 6<sup>e</sup> comp., Stieglitz, à la 9<sup>e</sup> comp., Marseille et Bonnet, à la suite;

M. le *capit.* Dez est placé à la suite du 4<sup>e</sup> tonkinois;

M. le *capit.* Averlant est affecté à la 2<sup>e</sup> comp. du bataill. de tirailleurs chinois;

M. le *lieut.* Rondet est nommé chancelier du cercle de Moncay ;

M. le *lieut.* Pravaz est nommé chancelier du cercle de Hagiang.

Sont affectés :

Au 18<sup>e</sup> rég., MM. le *chef de bat.* Baudouin, les *capit.* Lapeyre et Montégu et le *lieut.* Duffaud;

M. le *lieut.* Chapeau est placé au 9<sup>e</sup> rég. ;

M. le *capit.* Danoux est affecté au 1<sup>er</sup> tonkinois;

M. le *chef de bat.* Reverony et le *lieut.* Ferrand sont placés au 2<sup>e</sup> tonkinois; M. le *lieut.* Gadin au 5<sup>e</sup> tonkinois;

M. le *lieut.* Thollon est affecté à la 12<sup>e</sup> comp. du 4<sup>e</sup> tonkinois et M. le *lieut.* Marty à la 12<sup>e</sup> comp. du 18<sup>e</sup> rég.

**Nouvelle-Calédonie.** — M. le *sous-lieut.* Prodeau est désig. pour servir au bataill. de la Nouvelle-Calédonie;

M. le *lieut.* Doualin est placé hors cadres et détaché près du gouverneur.

#### ARTILLERIE

**Chine.** — MM. le *chef d'escad.* Aurenchu et le *lieut.* Gardey sont désig. pour servir au corps d'occupat.

**Indo-Chine.** — M. le *capit.* Bourguignon est promu chef d'escad. et détaché auprès du gouverneur général de l'Indo-Chine.

**Cochinchine.** — MM. le *lieut.-col.* Henry, les *capit.* Guerrieri et Steiner et le *lieut.* Cauvin sont désig. pour servir en Cochinchine.

Sont affectés à la direct. d'artill. :

MM. les *capit.* Audouit et Marchat.

Sont affectés au 5<sup>e</sup> rég. :

M. le *capit.* Carriat, à la 5<sup>e</sup> batt. ; M. le *capit.* Tantin, à la 6<sup>e</sup> batt. ; MM. le *capit.* Ledoux et le *lieut.* Pégourier, à la 7<sup>e</sup> batt. ;

M. le *capit.* Vast, à la suite;

M. le *lieut.* Bergé est affecté à la 7<sup>e</sup> comp. d'ouvriers;

M. le *colonel* Sornein est nommé direct. d'artill. à Saïgon.

**Tonkin.** — M. le *capit.* Simon est désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine au Tonkin;

M. les *capit.* Vincent, Harranger, Glandu, Petitdent et Salvat sont désig. pour servir au Tonkin;

MM. le *capit.* Liron et le *lieut.* Blazy sont affectés aux travaux publics;

M. le *lieut.* Chaulard est désig. pour servir à la 6<sup>e</sup> batt. du 4<sup>e</sup> rég.

Sont désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine :

MM. les *capit.* Mayer, Ravel, Laguarigüe de Survilliers, Poutignat, le *lieut.* Derepas et le *sous-lieut.* Marais.

## Officiers d'administration.

**Indo-Chine.** — M. l'officier d'admin. de 3<sup>e</sup> cl. Houvion est désig. pour servir en Indo-Chine.  
**Cochinchine.** — MM. les offic. d'admin. Demet et Athénot sont désig. pour servir à la direct. d'artill. de Cochinchine.  
**Tonkin.** — Sont désig. pour servir au Tonkin : MM. les offic. d'admin. Mailfer, Ménard, Dumazer, Vadot, Pascal, Aviat et Armand.

## SERVICE DE SANTÉ

**Indo-Chine.** — M. le méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl. Morel est affecté au poste médical de Vinh ; MM. les méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl. Erdinger, Plomb et Laurenti sont désig. pour servir en Indo-Chine ; MM. Haueur, méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl., Abbaticci, méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl., et Massion, pharm. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour servir en Indo-Chine ; MM. Paucot, méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl., et Loste, pharm.-maj. de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour servir en Indo-Chine.  
**Annam.** — M. Recoules, méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl., est désig. pour servir à l'hôpital de Tourane.  
**Cambodge.** — M. Wadoux, méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., est désig. pour servir au bataill. de tirailleurs cambodgiens à Pnom-penh.  
**Cochinchine.** — M. le méd. ppal de 2<sup>e</sup> cl. Portoul est nommé médecin chef de l'hôpital milit. de Saïgon.  
 Les méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl. dont les noms suivent sont désignés pour servir :  
 Au 11<sup>e</sup> colonial à Saïgon, M. Erdinger (Léon) ; au 12<sup>e</sup> colonial à Saïgon, M. Marotte ; à l'hôpital milit. de Saïgon, M. Talbot ; au 12<sup>e</sup> colonial, au cap Saint-Jacques, M. Cadet ; à l'ambulance de That-khé, M. Laurenti.  
 Les méd. aides-maj. dont les noms suivent sont désignés pour servir :  
 Au 5<sup>e</sup> d'artill. colon. au cap Saint-Jacques, M. Lenoir ; à l'hôpital milit. de Saïgon, MM. Paramananda Mariadassou, Le Gorgeu et Fistié ; au poste médical de Thaï-binh, M. Sarrailhé ; M. Lefebvre, pharm. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., est désig. pour servir à l'hôpital milit. de Saïgon.  
**Tonkin.** — M. Perrot, méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl., est désig. pour servir au 3<sup>e</sup> tonkinois à Bac-ninh ; M. Poncin, méd. aide-maj. 2<sup>e</sup> cl., est désig. pour servir au 10<sup>e</sup> colonial à Dap-lan ; M. Garrot, méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., est désig. pour servir à l'hôpital milit. de Hanoï.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Nouvelle-Calédonie.** — M. le commiss. de 1<sup>re</sup> cl. André est désig. pour servir en Nouvelle-Calédonie.

## MINISTÈRE DE LA MARINE

## ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

M. le lieut. de vaiss. Vertier est promu capit. de frégate.  
**Indo-Chine.** — M. l'enseig. de vaiss. Castex est désig. pour accompagner en Indo-Chine M. Deloncle, député.  
**Cochinchine.** — MM. les lieut. de vaiss. Le Têtu et Lefèvre sont nommés au command. d'un torpilleur de la défense mobile de Saïgon.  
**Extrême-Orient.** — M. le capit. de frégate Lefèvre est nommé au command. du *Descartes* ; M. le lieut. de vaiss. Lecadet est désig. pour embarq. sur le *Kersaint* ; M. le lieut. de vaiss. Duc est nommé au command. de la *Vigilante* ; M. l'enseig. de vaiss. Lainé est désig. pour embarq. sur le *Sabre* ; MM. les lieut. de vaiss. Robin, Gonzalès de Linars, Jourdan et Vincent ; les enseig. de vaiss. de Kergorlay, Ertzbischoff et de Blois ; les mécan. ppaux de 2<sup>e</sup> cl. Pesqué, Denoël et Héry, sont désig. pour embarq. sur le *Descartes* ; M. le lieut. de vaiss. O'Neill est désig. pour embarq. sur le *Châteaurenault* ; MM. le lieut. de vaiss. Porcher et l'enseig. de vaiss. Dechaume sont désig. pour embarq. sur le *Redoutable* ; M. le lieut. de vaiss. Tandonnet est désig. pour être chargé de la défense fixe à Saïgon ; MM. les enseig. de vaiss. Pascal, Ferrière et Marie sont désig. pour embarq. comme seconds sur des torpilleurs de la défense mobile à Saïgon ; M. l'enseig. de vaiss. Gilard est désig. pour embarq. sur la *Surprise* ; M. l'aspir. de 1<sup>re</sup> cl. Mathieu est désig. pour embarq. sur le *Sabre* ; MM. les enseig. de vaiss. Pocard du Cosquer de Kerviller et

Rouvier et l'aspir. de 1<sup>re</sup> cl. Guibaud sont désig. pour embarq. sur la *Francisque* ; M. le mécanic. ppal de 2<sup>e</sup> cl. Gauch est désig. pour embarq. sur la *Francisque* ; M. le capit. de frégate Amet est nommé au command. du *Descartes* ; M. le capit. de frégate Mortenol est désig. pour embarq. comme second sur le *Redoutable* ; M. le lieut. de vaiss. Lainé est nommé adjoint au command. de la défense mobile de Saïgon ; MM. les lieut. de vaiss. Rondeleux et Roitel et l'enseig. de vaiss. O'Neill sont désig. pour embarquer sur le *Châteaurenault* ; M. le lieut. de vaiss. Martin est désig. pour embarq. comme second sur le *Styx* ; M. l'enseig. de vaiss. Aubert est désig. pour embarq. sur le *Sabre* ; M. l'enseig. de vaiss. Langlois est désig. pour embarq. sur le *Redoutable* ; M. l'enseig. de vaiss. Chenet est désig. pour embarq. sur un torpilleur de la défense mobile de Saïgon ; M. l'enseig. de vaiss. Demotes-Mainard est désig. pour embarq. sur le *Sabre* ; M. les mécanic. ppaux de 1<sup>re</sup> cl. Millot et de 2<sup>e</sup> cl. Tahon sont désig. pour embarq. sur le *Descartes* ; **Levant.** — MM. le lieut. de vaiss. Delord et les enseig. de vaiss. Blanchet et Michet de la Beaume sont désig. pour embarq. sur le *Vautour* ; **Madagascar.** — MM. les enseig. de vaiss. Capronnier, Fahrner, de Peytes de Montcabrier et Boistel sont désig. pour embarq. comme seconds sur des torpilleurs de Diégo-Suarez ; M. l'enseig. de vaiss. Léon des Ormeaux est désig. pour embarq. comme second sur un torpilleur de la défense mobile à Diégo-Suarez ; **Pacifique.** — M. le lieut. de vaiss. Valdenaire est désig. pour embarq. sur le *Protet* ; M. le capit. de frégate Barbin est nommé au command. de la *Meurthe* ; M. l'enseig. de vaiss. Rossel est désig. pour embarq. sur la *Meurthe* ; M. l'aspir. de 2<sup>e</sup> cl. David est désig. pour embarq. sur la *Zélé* ; MM. les aspir. de 2<sup>e</sup> cl. Hautefeuille, Decoux, Grisel, Pavot, Ven et Blanchet sont désig. pour embarq. sur le *Protet*.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Extrême-Orient.** — M. le commiss. de 2<sup>e</sup> cl. Lemaesquier est désig. pour embarq. sur le *Descartes* ; M. le commiss. de 2<sup>e</sup> cl. Lévy-Boullier est désig. pour embarq. sur le *Redoutable*.

## SERVICE DE SANTÉ

**Extrême-Orient.** — M. le méd. de 1<sup>re</sup> cl. Barrat est désig. pour embarq. sur le *Descartes*.

## MINISTÈRE DES COLONIES

Par décret en date du 26 juillet 1904, M. Cressent (Pierre) a été nommé juge suppléant de la justice de paix à compétence étendue de Kayes (Soudan).  
 Par décret en date du 31 juillet 1904, M. Beaudou a été nommé conseiller à la Cour d'appel de la Guyane.  
 Par arrêté du ministre des Colonies, ont été nommés dans le personnel de l'administration centrale du ministère des Colonies :

*A l'emploi de sous-directeur à 12.000 fr.*

M. Maidon (Antony-Guillaume), sous-directeur à 11.000 fr.

*A l'emploi de sous-directeur à 11.000 fr.*

M. Doubrère (Jean-Laurent-Maurice), sous-directeur à 10.000 fr.

*A l'emploi de chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe.*

M. Ponsinet (Nicolas-Eugène-Albert), chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. ; M. You (Emmanuel-André), chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, faisant fonctions de sous-directeur.

*A l'emploi de chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe (H. C.).*

M. Demartial (François-Georges), chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe (H. C.).

*A l'emploi de chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe.*

M. Tantet (Victor), sous-chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe.

*A l'emploi de chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe (H. C.).*

M. Morel (Jean-Victor-Alfred), sous-chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. (H. C.).

*A l'emploi de chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe (H. C.).*

M. Chérouvrier (Georges-Alexis), sous-chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe (H. C.).

*A l'emploi de sous-chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe.*

M. Linchard (Emile), rédacteur principal de 1<sup>re</sup> classe, faisant fonctions de sous-chef de bureau ;  
M. Weber (Jean-Martin), rédacteur de 1<sup>re</sup> classe, faisant fonctions de sous-chef de bureau ;  
M. Vignéras (Sylvain), rédacteur principal de 2<sup>e</sup> classe.

*A l'emploi de sous-chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe (H. C.).*

M. Delanugue (Jules), rédacteur principal de 1<sup>re</sup> classe (H. C.).

*A l'emploi de rédacteur principal de 1<sup>re</sup> classe.*

Les rédacteurs principaux de 2<sup>e</sup> classe :  
MM. Fournier (Arthur-Marcel-Ambroise) ; Wolf (Adolphe-Maurice).

*A l'emploi de rédacteur principal de 2<sup>e</sup> classe.*

Les rédacteurs de 1<sup>re</sup> classe :  
MM. Moulin (François-Maurice) ; Peretti (Jules-César-Napoléon).

*A l'emploi de rédacteur de 1<sup>re</sup> classe.*

Les rédacteurs de 2<sup>e</sup> classe :  
MM. Laurent (Alexandre-Louis) ; Devau (Auguste) ; Beauregard (Victor-Camille-Charlemagne) ; Laisant (Auguste-Charles-Alcime).

*A l'emploi de rédacteur de 2<sup>e</sup> classe.*

M. Lemé (René-Léon), rédacteur de 3<sup>e</sup> classe.

*A l'emploi de rédacteur de 3<sup>e</sup> classe.*

Les rédacteurs de 4<sup>e</sup> classe :  
MM. Régismanset (Charles-Paul) ; Férès (Léon-Marius-Joseph) ; Perréard (Louis-André) ; Armand (Régis-Henri).

*A l'emploi de rédacteur de 4<sup>e</sup> classe.*

Les rédacteurs de 5<sup>e</sup> classe :  
MM. Cachelot (Auguste-Lionel-Joseph) ; Picq (Gaston-Emile-Emmanuel) ; Budin (Gaston-Alexandre) ; Geffriaud (Edouard-Henri-Hilaire-Stanislas) ; Cottret (Pierre-Dominique) ; Heidt (Georges-Victor).

*A l'emploi de commis expéditionnaire principal de 2<sup>e</sup> classe*

Les commis expéditionnaires de 1<sup>re</sup> classe :  
MM. Vacossin (Achille-Henri-Adolphe) ; Sommervogel (Marie-Joseph-Franck-Carlos).

*A l'emploi de commis expéditionnaire de 1<sup>re</sup> classe.*

Les commis expéditionnaires de 2<sup>e</sup> classe :  
MM. Antony (Lucien-Alfred-Etienne-Albert) ; Séguin (Eugène).

*A l'emploi de commis expéditionnaire de 2<sup>e</sup> classe.*

M. Saint-Jean (Pierre), commis expéditionnaire de 3<sup>e</sup> classe.

*A l'emploi de commis expéditionnaire de 3<sup>e</sup> classe.*

Les commis expéditionnaires de 4<sup>e</sup> classe :  
MM. Andanson (Eugène-François-Napoléon) ; Keck (Lucien-Joseph).

*A l'emploi de commis expéditionnaire de 4<sup>e</sup> classe.*

Les commis expéditionnaires de 5<sup>e</sup> classe :  
MM. Barthélemy (Eugène-Marcellin) ; Charvein (Camille).

*A l'emploi d'agent comptable à 4.500 fr.*

M. Chambeurlant (Joseph-Armand), agent comptable à 4.000 fr.

## Bibliographie

**Les Russes en Extrême-Orient**, par M. PAUL LABBÉ.  
1 vol. in-16, contenant 28 gravures et 1 carte. Prix :  
4 francs. Hachette et C<sup>ie</sup>, Paris.

Ce que font aujourd'hui les Russes en Extrême-Orient, ce sont des dépêches quotidiennes qui nous l'apprennent et ces dépêches sont des bulletins de bataille. La lutte engagée il y a plus de six mois entre la Russie et le Japon se poursuit âprement à l'extrémité orientale du continent asiatique et le monde, attentif à ce duel dans lequel

se mesurent deux races, en note avec passion les péripéties. Ces péripéties n'ont pas été sans l'étonner, et, en ce moment encore, bien nombreux sont ceux qui voudraient avoir sur les causes de la lutte, sur ses préliminaires et aussi sur les qualités ou les défauts des adversaires des notions précises fournies par un homme impartial. Le nouveau livre de notre collaborateur M. Paul Labbé est pour leur donner satisfaction. C'est une œuvre toute de sincérité, écrite par un homme qui a su bien voir non seulement la scène, mais la machinerie et les acteurs d'un théâtre sur lequel, quelques mois après qu'il le visitait, allait se dérouler un drame terrible.

La scène, c'est Port-Arthur, Moukden, Kharbine, Dalny, cette ville à laquelle on voulait donner les dimensions des plus grandes cités européennes, qu'on avait dotée d'un port aussi vaste que celui d'Odessa, où tant d'argent a été vainement dépensé ; c'est la campagne sibérienne, c'est encore le Baïkal et son régime des glaces, etc. La machinerie, c'est le bateau brise-glaces de Baïkal, c'est le Transsibérien, si discuté, et ce sont les fortifications de Port-Arthur. Les acteurs enfin, ce sont les Cosaques, les Khounkhouses, ces brigands qui terrorisent la Mandchourie, les Japonais-espions et les Chinois.

Sur tous ces éléments, qui jouent un si grand rôle dans la guerre actuelle, M. Paul Labbé fournit à ses lecteurs des renseignements nombreux. Suivant sa méthode, il les précise ou plutôt les éclaire presque toujours par une anecdote, et ainsi son livre est fort agréable. Il le serait d'ailleurs, même dépourvu de cet agrément, tant on est satisfait d'y trouver des observations qui expliquent tous les événements si déconcertants du début de la campagne.

M. Paul Labbé nous raconte qu'à chacun de ses voyages en Sibérie, il a trouvé que les Japonais étaient plus nombreux. « Beaucoup passaient comme par hasard, ils avaient souvent des lettres de recommandation pour les fonctionnaires et ils se montraient si aimables qu'on leur permettait de pénétrer partout. » De cette bienveillance, les Russes pâtissent aujourd'hui comme ils pâtissent de leur trop grande confiance en l'impossibilité d'une guerre, et de leur méconnaissance des mérites de leurs futurs adversaires.

Au moment où fut signée l'alliance anglo-japonaise, M. Paul Labbé était au Japon. Il a pu juger de l'effet produit. C'est son boy qui lui apprit la nouvelle. Tous les matins il entra dans la chambre de son maître sur la pointe des pieds ; ce jour-là il alla jusqu'à son lit, lui donna deux claqués sur l'épaule et, faisant semblant de tenir un fusil imaginaire, s'écria : « Maintenant, si la Russie bouge, poum, poum ! » Voilà une anecdote qui explique bien pourquoi l'Angleterre fait maintenant son *mea culpa*, pour le traité d'alliance qu'elle a conclu avec le Japon. Ce traité a singulièrement accru l'audace japonaise et de cette audace, la Grande-Bretagne pourra pâtir, à son tour, sinon directement, au moins par contre-coups ; car la race jaune entière, après les succès japonais, partagera un peu de son audace.

Nous ne pouvons donner ici que ces quelques exemples de l'attrait et de l'enseignement qu'offre presque à chaque page l'ouvrage de M. Paul Labbé. C'est un livre qui fait beaucoup d'honneur à la perspicacité politique de son auteur et auquel les historiens de la guerre actuelle devront se reporter pour en connaître et les préliminaires et les raisons : c'est dire combien les témoins mêmes des événements peuvent y puiser d'utiles enseignements.

E. P.

Le Gérant : A. MARTIAL.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 30.000.000 DE FRANCS

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

## DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 22 Août 1904 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Judi 25 Août, 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd, et Beyrouth (retour par les mêmes escales) (1).....	NIGER, C. Camugli.
Angleterre (Pour marchandises seulement).....	Vendredi 26 Août midi.	Pour le Havre et Londres.....	BAGDAD, C. A. Tivolie.
Grèce, Turquie et Mer Noire .....	Samedi 27 — 4 h. s.	Pour La Sude, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum (retour par les mêmes escales sauf La Sude) (1).....	CRIMÉE, C. Bruno.
(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.			
Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 31 Août 1904, à 11 heures du matin</b>		DUMBEA, C. Charbonnel l. de v.
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Noumea. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		
Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 4 Septembre 1904, à 4 heures du soir</b>		YARRA, C. Sellier l. de v.
	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondance à Colombo avec le Dumba pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon: 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		
Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 18 Septembre 1904, à 4 heures du soir</b>		OCÉANIEN, C. Oliver.
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances: à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon: 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		
Indo-Chine (pour marchandises seulement)	<b>Le Jeudi 8 Septembre 1904</b>		X, C. X.
	Pour Colombo, Saïgon et Haïphong.		
Djibouti, Madagascar, La Réunion, Maurice	<b>Le Jeudi 25 Août 1904, à 4 heures du soir</b>		NATAL, C. Fabre.
Viâ Mahé	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. Correspondance à Diégo-Suarez pour Nossi-Bé, Anatalave Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléor (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour pas-agers seulement.)		
Viâ Zanzibar	<b>Le Samedi 10 Septembre 1904, à 4 heures du soir</b>		OXUS, C. Broc l. de v.
	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Zanzibar, Mutsamudu, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.		

## DÉPARTS DE BORDEAUX

Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le Vendredi 2 Septembre 1904</b>		CORDILLÈRE C. Richard, l. de v.
	Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montévidéo, et Buenos-Ayres.		
	<b>Le Vendredi 16 Septembre 1904</b>		ATLANTIQUE G. Le Troadec, l. de v.
	Pour Porto (Leixois), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro, Santos, Montévidéo, et Buenos-Ayres.		

DÉPARTS du Havre pour Marseille (pour marchandises seulement)	Mardi.... 23 Août 1904.....	ADOUR, C. Zoccola.
	Mardi.... 30 Août 1904.....	SINAI, C. Lacarrière.

## S'ADRESSER

- A Paris** { Pour passages et renseignements, rue Vignon, 1 et boulevard de la Madeleine, 14.  
Pour les marchandises, place de la République, 10.
- A Marseille** { Pour passages et renseignements, au bureau d'inscription, rue Cannebière, 16.  
Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.
- A Bordeaux**: Allées d'Orléans, 20. — **A Lyon**: place des Terreaux, 7. — **Au Havre**: boulevard de Strasbourg, 117.