

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; J.-H. Franklin, etc.

Adresser toutes les communications relatives à la rédaction au Bulletin du Comité de l'Asie Française.
Paris, 19-21, rue Cassette. — Téléph. 732.84. Adresse télégr. : COMASIE PARIS.

SOMMAIRE

83 ^e liste des souscripteurs.....	409
Le Comité : Le retour en France de M. Paul Pelliot.....	410
Le prince Ito, par M. ROBERT DE CAIX.....	411
La mort de Tchang Tche Tong.....	414
Turcs et Arabes : Le khalifat orthodoxe, par M. H. MARCHAND.....	416
La colonisation japonaise en Mandchourie.....	423
L'entente sino-japonaise en Mandchourie, par M. PÉRALDA.....	424
La marine de guerre japonaise, par M. A.-A. FAU- VEL.....	426
Asie Française : Les monopoles en Indo-Chine. — Soumission d'un fils adoptif du Dé Tham. — Con- seil colonial de Cochinchine. — Le service Haï- phong-Hong-kong. — Institution d'une commission des valeurs en douane au Tonkin. — La vente et la détention des armes à feu. — Les droits sani- taires dans les ports de l'Annam.....	450
Chine : Les assemblées provinciales. — Les Etats- Unis, le Japon et la Chine. — La reconstitution de la marine. — Les colonies chinoises au dehors. — Un boycott antianglais dans la vallée du Yang- tseu. — La question des Iles Pratas. — La coloni- sation de la Mongolie. — Un projet de chemin de fer au Turkestan chinois. — Le manque de soli- darité entre Européens.....	453
Japon : Nouvelle convention nippo-coréenne. — La marine marchande. — Société franco-japonaise à Tokyo. — La production du riz. — L'industrie des crayons.....	458
Asie Russe : Le voyage de M. Kokovtzev. — L'émigration en Sibérie. — Nouvelles des chemins de fer. — Cultures coloniales en Transcaucasie. — Le pétrole russe en Extrême-Orient.....	460
Turquie : Les révoltes de l'Arabie méridionale. — Les suites des massacres d'Adana. — Les révoltes en Anatolie et en Mésopotamie. — Un projet de chemin de fer. — Les postes étrangères dans le Levant. — L'augmentation des tarifs douaniers; le nouvel emprunt.....	461
Perse : La situation intérieure. — La politique anglo- russe.....	465
Asie Anglaise : Le commerce de l'Inde en 1908-1909 et la situation économique.....	466
Nominations officielles.....	467
Bibliographie.....	468

83^e LISTE DES SOUSCRIPTEURS

MM.

* A. R. Marty, à Hongkong.	50	»
* A. R. Marty, à Haïphong.	50	»
A. Bodard, vice consul de France.	15	»
Bouloche, gouv. général honoraire.	100	»
Boudineau, administrateur en Indo- Chine.	12	»
D ^r Plomb, médecin-major.	25	»
Biblioth. des officiers du 4 ^e tonkinois.	12	»
* Biblioth. des offic. du 11 ^e colonial.	15	»
Capitaine Houssais, à Saint-Cyr.	12	»
Ronssin, consul général.	25	»
* J. Gautier, à Han-kéou.	20	»
D ^r Boucher, à Pnom-penh (compl.).	3	»
Service géographique de l'armée.	25	»
Tissot, chef de cabinet du résident général au Tonkin.	15	»
Guillemin, ministre plénipotentiaire	60	»
Delavaud, ministre plénipotentiaire.	40	»
Vicomte de Fontenay, consul génér.	12	»
Maurice de Coppet, cons. de France.	20	»
H. Allizé, ministre plénipotentiaire.	20	»
<i>A reporter. . .</i>		531 »

(1) Les noms marqués d'un * sont ceux des nouveaux sou-
scripteurs. — Pour faciliter le contrôle, le Bulletin ne pu-
bliera plus désormais les souscriptions qu'après encaissement
de leur montant.

Nous prions MM. les membres bienfaiteurs, donateurs,
adhérents et souscripteurs qui ne verraient pas figurer leurs
noms dans la deuxième liste publiée après l'encaissement de
leur souscription de vouloir bien nous signaler l'omission.

Les souscriptions inférieures à 12 francs sont totalisées à la
fin de la liste.

Report.	531 »
Union française de Constantinople.	50 »
L. Durozié, adjud. d'infant. colon. (2 ^e semestre).	12 »
Dubail, ministre plénipotentiaire.	25 »
* Lantenois, ingénieur en chef des mines à Saïgon. ,	25 »
Souscriptions diverses.	181 25
Total	824 25

LE COMITÉ

M. Robert de Caix, directeur du Bulletin, est rentré à Paris dans les derniers jours de septembre, de retour de la mission qu'il a poursuivie pendant toute une année en Indo-Chine, en Chine et au Japon.

LA RENTRÉE EN FRANCE DE M. PAUL PELLIOU

Le Comité de l'Asie Française a reçu, à la gare du Nord, le 24 octobre, M. Paul Pelliot qui revenait en France, ayant mené à bien sa remarquable exploration archéologique du Turkestan chinois. On sait que les deux collaborateurs de M. Pelliot, MM. le D^r Vaillant et Nouette, sont rentrés à Paris quelques temps avant leur chef de mission.

A l'arrivée du train, notre président, M. Senart, a donné l'accolade à M. Paul Pelliot et lui a souhaité la bienvenue en ces termes :

Soyez le bienvenu, mon cher Pelliot !

Vous savez combien il m'est doux d'être des premiers à vous serrer la main après cette séparation si longue ; je dois en partie cette bonne fortune à l'honneur que j'ai de représenter les deux comités et l'Académie qui ont été les initiateurs de votre mission. Je crois cependant que vous seriez plus surpris que charmé, si un vieil ami comme moi vous accueillait avec des paroles compassées et une solennité officielle.

Assurément nous éprouvons le besoin, dès cette première minute du revoir, d'affirmer combien a été fructueuse, combien digne de tous les concours publics et privés qui l'ont rendue possible, l'œuvre à laquelle, avec vos excellents compagnons, vous avez attaché votre nom, dans laquelle, au prix de tant d'efforts courageux, de tant d'habileté et de savoir, vous avez grandement honoré la France et vous-même. Il faut que vous nous laissiez proclamer combien nous sommes fiers de vous.

Mais nous ne sommes pas moins pressés de vous dire quelle joie c'est pour notre affection fidèle, qui vous a si exactement suivi pendant ce long et glorieux exil, de retrouver enfin l'ami très cher et si hautement estimé. Si un triste événement de famille est venu à la dernière heure assombrir pour vous cette fête du retour, vous ne doutez pas que nos cœurs, dans les deuils comme dans les succès, ne s'associent profondément à tous les mouvements du vôtre.

Encore une fois, mon cher Pelliot, soyez le bienvenu !
Je voudrais que l'émotion si chaleureuse et si sincère

avec laquelle je vous l'apporte, puisse donner pour vous tout son prix à la reconnaissance publique que je suis si heureux d'avoir à vous exprimer en cette journée, au nom de tous ceux qui ont souci de la tâche scientifique et du rayonnement intellectuel de notre pays.

Après M. Senart, M. Baillet, directeur de l'Enseignement supérieur, représentant le ministre de l'Instruction publique, a associé le gouvernement de la République aux paroles de félicitations du président du Comité de l'Asie Française. Puis M. H. Cordier, représentant la Société de Géographie, a prononcé les paroles suivantes :

Mon cher Pelliot,

Je suis heureux d'avoir été désigné par la Société de Géographie pour vous apporter son salut au retour de votre long et fructueux voyage dans l'Asie centrale. Elle a suivi avec le plus grand soin les détails de votre itinéraire, et elle a constaté avec plaisir que le travail du philologue et de l'archéologue n'avait pas nui à celui du géographe. Vous voici enrôlé dans la glorieuse phalange du pèlerin chinois Hiouen Tsang, du marchand vénitien Marco Polo, du missionnaire Benoît de Goës ; vous vous êtes placé à côté de ces voyageurs et de ces archéologues d'hier et d'aujourd'hui : Sven Hedin et Stein, Grunwedel et von Lecoq. La Société de Géographie aura, dans une circonstance solennelle, l'occasion de vous dire ce qu'elle pense de vos voyages et sans nul doute une de ses grandes récompenses sera un témoignage officiel du jugement que tous portent déjà sur vous et vos compagnons, M. le D^r Louis Vaillant et M. Charles Nouette, qui, ayant été à la peine, méritent aussi d'être à l'honneur.

Permettez aussi, mon cher Pelliot, à votre vieux maître de l'École des langues orientales, de se réjouir d'avoir contribué pour sa petite part à la formation d'un élève qui est devenu un maître tel que vous.

Parmi les personnalités présentes, on remarquait : MM. Bertin, de Caix, Casenave, Chavannes, Doumer, Finot, Foucher, Franklin, Guillain, Grandidier, Paul Labbé, D^r Legendre, Sylvain Lévy, Madrolle, M^{me} Massieu, M. Vaillant, et M. le professeur de Groot qui avait tenu à venir spécialement de Leyde pour souhaiter la bienvenue à son jeune confrère.

S'étaient excusés par lettre ou par dépêche de n'avoir pu se rendre à cette cérémonie : MM. l'amiral Gervais, Harmand, général Lebon, Ed. Perrier, Ristelhueber, etc.

AVIS

Le Comité a été saisi de demandes de livres par certains groupements français d'Extrême-Orient, dont le budget ne permet pas la création rapide de bibliothèques suffisant aux besoins de leurs membres. Nous serions reconnaissants à ceux de nos adhérents qui pourraient disposer d'un certain nombre de livres de bons auteurs, faisant honneur à notre littérature et pouvant servir à la diffusion de notre influence morale. Les classiques, en particulier, les mémoires et les ouvrages historiques seraient utiles à nos compatriotes d'Extrême-Orient, à qui nous nous empresserons de faire parvenir les livres que nos adhérents pourraient distraire pour eux de leurs bibliothèques.

LE PRINCE ITO

La fortune passe pour être aveugle et rarement elle aura plus justifié cette réputation qu'en faisant mourir le prince Ito sous les balles d'un assassin politique coréen. L'homme d'Etat japonais venait de passer trois ans à Séoul, s'appliquant à y modérer et à y assouplir la politique japonaise. Il avait résisté notamment aux projets excessifs et spoliateurs qui semblaient avoir d'abord inspiré la création de la Compagnie Orientale de Colonisation. Ito était naturellement humain, pacifique, conciliant. Il avait en outre des sympathies asiatiques; il sentait profondément ses affinités avec les hommes des autres nations qui s'étaient développées dans la civilisation de la Chine. Comme beaucoup de Japonais cultivés, surtout âgés, il était fort épris de belles-lettres chinoises. Ce goût avait sans doute beaucoup contribué aux relations amicales qu'il ne cessa d'entretenir jusqu'à la fin avec Tchang Tche Tong, l'autre mort illustre dont l'Extrême-Orient a dû prendre le deuil depuis quelques semaines.

C'est que Hirobumi Ito, qui avait été le principal artisan du Japon nouveau, était très « vieux-japon ». Lui-même avait été un « homme à deux sabres ». Il avait vu encore en vigueur l'implacable morale de vengeance, qui dominait le code d'honneur des samouraï, que la piété populaire japonaise honore même de nos jours en portant des fleurs sur la tombe des trente-huit « Ronin » enterrés à Shinagawa après avoir usé et couronné leur vie en vengeant féroce ment leur maître. Cette morale, par une étrange ironie, l'assassin coréen de Kharbine, vengeur de son empereur et de son pays, vient de la lui appliquer. Ito avait grandi dans le Japon des samouraï, à la fois raffiné d'art et exalté par le culte d'un honneur intransigeant et farouche dans les moyens de le satisfaire. Sans doute même Ito aurait-il été moins patient, politique et résolu s'il n'avait été trempé à l'époque où tout effort de progrès devait déjouer l'étouffante police des Tokugawa, affronter des résistances sanguinaires, attendre avec calme son heure, mais la prendre avec décision. Personne mieux que lui n'a illustré cette vérité, trop méconnue par ceux qui s'imaginent que le peuple nippon a fait une mue complète, que le Japon nouveau est non seulement sorti de l'ancien, mais même qu'il est l'ancien lui-même résolument, patriotiquement adapté à l'ambiance nouvelle que lui ont faite le rapetissement du monde par les inventions modernes et la pression occidentale qui en est résultée.

Et quelle destinée magnifique que celle du petit samouraï du clan de Chochou qui comprend un des premiers la nécessité de moderniser le Japon pour qu'il entre, en membre libre et respecté, dans la société des nations civilisées et indépendantes, qui convainc de cette nécessité son daïmio puis son empereur dont il reste jusqu'à la fin le conseiller et voit, après cinquante années d'efforts,

le vieux Nippon reconnu comme une des grandes puissances du monde! C'est avec plus de nuances et de variétés la carrière d'un Bismark; c'eût été celle d'un Cavour si ce grand homme, âme de *Risorgimento* italien, avait assez vécu pour en voir le couronnement. On se demande quelles joies pouvait encore attendre à 71 ans Hirobumi Ito qui avait vu victorieusement franchir toutes les étapes à la carrière de son pays qui se confondait avec la sienne propre. Il avait déjà longuement savouré le succès. Les questions nationales avaient été heureusement résolues, du moins dans la forme sous laquelle elles pouvaient se poser à un homme de sa génération..., car la vie ne s'arrête pas, elle engendre la mort par les déchets qui résultent de son intensité même et le Japon unifié, modernisé, arraché peu à peu par l'industrialisme à ses vieux concepts voit se poser des problèmes encore lointains, mais troublants. Mais leur faire face sera la tâche des héritiers d'Ito; lui, il sera mort avant que la moindre fissure ou moisissure soit visible pour l'immense majorité, sur l'édifice dont il a posé la première pierre et dont aucun progrès ne s'était fait depuis lors sans lui.

* *

Hirobumi Ito naquit le 2 septembre 1841 d'un humble samouraï du clan de Chochou. Il comprit très vite que l'adoption de leurs armes ne suffirait pas au Japon à se défendre contre les puissances occidentales qui commençaient à exercer leur pression sur l'Empire insulaire, et qu'il fallait pénétrer le secret de leur organisation. Il décida alors, avec celui qui devait être l'ami de sa vie entière, Kaoru Inouyé, de s'embarquer pour l'Angleterre. Une telle expédition était alors punie de mort. Les Tokugawa étaient restés fidèles à leur politique d'isolement. Elle avait été adoptée par eux pour le Japon à l'époque où les progrès des missionnaires portugais et espagnols leur avaient fait craindre une pénétration étrangère; elle interdisait, sous peine de mort, à un Japonais de quitter son pays. Ito dut donc s'embarquer en contrebande à bord d'un navire anglais en se faisant coudre dans une balle de soie, et il était à peu près étouffé quand on l'en sortit. Un an après, en 1864, Ito rentra au Japon rappelé par l'affaire de Shimonoseki où des batteries installées par le daïmio des Chochou avaient créé un dangereux incident en coulant des navires de commerce étrangers qui voulaient franchir le détroit. Ito était rappelé pour conseiller son seigneur dans ces graves circonstances. En un an il avait acquis non seulement la connaissance de la langue anglaise, mais encore celle d'un grand nombre des choses de l'Occident.

Accompagné d'Inouyé, il essaya, par des démarches auprès du ministre d'Angleterre, de retarder, en attendant d'avoir réussi à convaincre ses compatriotes de l'inutilité de leur résistance l'expédition anglaise qui se dirigeait vers Shimonoseki. N'ayant pas réussi et les gens de Chochou ayant malgré tout voulu tenter une lutte inégale, ces derniers, battus, essayèrent de

tuer Inouyé et Ito considérés comme complices des étrangers. Inouyé, zébré de coups de sabre, fut laissé pour mort dans la rue, tandis qu'une jeune femme, qui devait devenir pour la vie la compagne d'Ito, sauvait la vie de ce dernier, en le faisant rapidement disparaître sous les nattes et le plancher de sa maison.

Mais les faits devaient bien vite donner raison à l'homme qui avait presque seul, parmi ses compatriotes, acquis quelque expérience des choses d'Occident. Des fonctions de plus en plus hautes ne tardèrent pas à lui être données. Il fut un des artisans de la restauration du Mikado, et ce dernier lui accorda une confiance qui ne faiblit jamais depuis lors. En 1870, Ito, s'occupant de questions financières, organisait, presque immédiatement, après le Meiji, une banque nationale du Japon. Plus tard, il commença la création du réseau ferré de l'empire insulaire. Il faisait ses débuts dans la carrière diplomatique, et en 1885, envoyé au Petchili, il obtenait le grand succès de faire signer par Li Hong Tchang le traité de Tien-tsin, par lequel la Chine, qui jusque-là revendiquait la suzeraineté exclusive de la Corée, reconnaissait que le Japon avait les mêmes droits qu'elle-même dans la péninsule.

Dans l'intervalle, Ito avait joué un rôle important dans la politique intérieure du Japon. Sans doute, l'histoire ne pourra-t-elle juger que plus tard sa carrière, et il est fort difficile de savoir jusqu'à quel point il faut voir en lui le promoteur du gouvernement constitutionnel au Japon. Quoi qu'il en soit, il semble avoir été parmi les conseillers dont les avis contribuèrent le plus à décider le mikado à donner une constitution à l'Empire. Pendant la crise de 1881, il travailla à faire promettre par l'empereur qu'après un délai de dix ans le Japon aurait un Parlement. Il est vrai que, depuis le commencement du Meiji, les hommes de la rénovation japonaise, comme Ito et Inouyé, avaient fait de telles réformes administratives et si sérieusement renforcé l'administration que leur pays paraissait pouvoir subir sans danger un régime nouveau, que ces meneurs désiraient peut-être surtout afin de doter le Japon d'institutions dont il pourrait faire état dans ses relations avec le monde occidental et qui lui permettraient aussi de prétendre plus vite à un rang parmi les puissances civilisées. Néanmoins, Ito ne fut jamais un partisan absolu du régime parlementaire. Bien que moins ennemi du Parlement que le maréchal Yamagata, autre membre éminent du Conseil du mikado, il ne croyait pas absolument nécessaire que l'empereur gouvernât avec un cabinet de parti, et s'il soutint le Parlement contre les conservateurs du marquis Yamagata, si, en 1900, il descendit lui-même dans l'arène comme chef de ceux qui s'intitulaient les libéraux et réorganisa leur parti sous le nom de Seiyu Kaï (association politique), jamais le prince Ito ne cessa de gouverner en *Genro*, c'est-à-dire en « ancien », membre de ce conseil d'hommes d'Etat qui n'ont cessé, jusqu'à nos jours, de prendre pour le Japon les décisions essentielles.

Pour ne citer qu'un exemple de cette prédominance des « anciens », rappelons que pendant les semaines qui précédèrent, à la fin de 1903 et au commencement de 1904, la rupture avec la Russie, le Parlement japonais fut en vacances et ne se réunit que pour voter les crédits d'une guerre déjà commencée.

Pour en revenir à la politique extérieure, il convient de rappeler qu'Ito fut le négociateur du traité de Shimonoseki, et qu'il eut en face de lui, comme jadis à Tien-tsin, mais dans des circonstances bien différentes, le vieux Li Hong Tchang. C'est Ito qui dut ensuite modérer les ardeurs de la nation japonaise et plier, en rétrocédant Port-Arthur et le Liao-toung, devant les menaces combinées de la Russie, de la France et de l'Allemagne. Mais à ce moment le marquis Ito — les titres de comte et de marquis de la nouvelle noblesse japonaise lui avaient été donnés par le mikado — résolut de mettre le Japon en état de résister plus efficacement dans l'avenir à de pareilles mises en demeure. C'est lui qui présenta et fit voter par la Diète un programme doublant l'armée et la flotte, et qui accordait de telles primes à la marine marchande que le Japon devait rapidement se trouver en possession des transports nécessaires pour jeter une grande partie de son armée sur le continent.

Le marquis Ito ne fut néanmoins pas un partisan de la rupture avec la Russie. Il ne semble pas que pendant longtemps il ait beaucoup cru à la possibilité ou au caractère désirable de l'alliance anglaise. Un autre système se concevait fort bien : une entente avec la Russie, et dont la Chine et la Corée auraient sans aucun doute fait les frais. Cette politique eût évité la guerre de 1904-1905 et les graves changements qui en sont résultés pour le monde. Il semble qu'elle fût acceptable pour la Russie, qui n'avait guère besoin, en somme, que de contrôler le pays traversé par son chemin de fer Transbaïkalie-Vladivostok, à travers la Mandchourie septentrionale. Mais la mégalomanie régnait dans les cercles gouvernementaux russes, on y avait des ambitions énormes sans se rendre compte de la solidité des résistances qu'elles rencontreraient, et sans se préoccuper sérieusement d'accumuler les moyens de briser ces dernières. Aussi, lorsque le marquis Ito vint à Paris à la fin de l'année 1901, pour chercher à s'assurer l'intermédiaire des alliés de la Russie, on ne le comprit pas ou on ne put pas le comprendre étant données les dispositions qui régnaient dans l'entourage du tsar. Le marquis Ito essaya de s'adresser directement aux Russes, mais ses avances furent rebutées à Saint-Petersbourg. C'est alors que l'Angleterre, qui flaira le danger auquel l'aveuglement des Russes venait de faire échapper sa politique, et vers laquelle le Japon, déçu en France et en Russie, se tourna pour y chercher l'assurance qu'il n'avait pas trouvée ailleurs, sut se décider si vite que, dès le 30 janvier 1902, l'alliance anglo-japonaise était conclue. A ce moment la guerre n'était cependant pas encore fatale, car cette alliance aurait pu ne servir encore au

Japon que comme moyen de pression sur la Russie pour l'amener à renoncer à des ambitions démesurées. Mais le pacte avec l'Angleterre lui permettait de recourir au besoin aux armes en lui garantissant le tête-à-tête avec son adversaire. Il l'assurait contre le renouvellement de la coalition qui avait déchiré le traité de Shimonséki. Dès lors, la rupture était inévitable du moment où la Russie s'obstinait non seulement à s'étendre dans la Mandchourie du Sud, mais encore à dominer la Corée, c'est-à-dire à imposer au Japon, s'il avait des organes capables de comprendre et de vouloir les nécessités de son indépendance, une guerre préventive de défense nationale.

On peut croire que l'esprit naturellement conciliant et souple du marquis Ito ne cessa cependant pas depuis lors d'envisager, comme la vraie solution pour le Japon, un rapprochement et une entente avec la Russie. Au moment des négociations de Portsmouth, à une époque où, à vrai dire, le Japon avait grandement besoin de faire la paix, le marquis Ito exerça toute son influence dans le sens de cette dernière. Et il n'est pas impossible que sa malheureuse visite à Kharbine, où il allait rencontrer le ministre des Finances russe, M. Kokovtsove, fut inspirée par la même idée. Les Russes éprouvent encore une très grande défiance à l'égard des Japonais en Mandchourie, et en ce moment ils ont à régler avec eux un certain nombre de questions secondaires. Peut-être ces questions pourraient-elles être utilisées pour les réconcilier peu à peu avec la politique japonaise, leur faire voir les éléments d'entente qui résultent du parallélisme entre la situation de la Russie au Nord et celle du Japon au Sud de la Mandchourie. Si véritablement ce dessein était dans l'esprit du gouvernement de Tokyo, et même s'il avait été inspiré par le prince Ito, il n'est pas douteux qu'il lui survivra. Et on peut, en tout cas, affirmer que l'idée d'une rupture avec l'empire moscovite est la dernière des pensées qu'envisage actuellement le gouvernement japonais, préoccupé de l'état de la Chine, et aussi, sans doute, de la façon dont certaines puissances occidentales s'intéressent à l'intégrité de cet empire.

L'esprit conciliant d'Ito s'était manifesté encore, ces derniers temps, comme nous l'avons dit en commençant, dans les affaires coréennes. C'est lui qui eut la tâche difficile de réparer l'effet produit en Corée par les brutalités qui signalèrent le nouveau régime japonais, immédiatement après la guerre, et de concilier l'asservissement graduel de l'ancien « Royaume Ermite » avec les déclarations favorables à l'indépendance coréenne que le Japon n'avait pas manqué de lancer au commencement de la guerre avec la Russie, comme il l'avait fait au commencement de la lutte contre la Chine. Ito reçut le titre de prince au cours de cette laborieuse campagne politique dans laquelle il devait faire face à la fois aux résistances des Coréens et à la pression brutale des Japonais; il ne put éviter malgré tout que ses efforts s'accompagnassent de violence. On se rappelle avec quelle

peine il décida l'empereur de Corée, Yi Heung, à abdiquer en faveur de son fils, encore plus souple et soumis aux Japonais, et comment la garnison japonaise de Séoul dut écraser la petite armée coréenne qui s'était soulevée, exaspérée par l'humiliation infligée ainsi à la dynastie nationale. Il n'appartint pas au prince Ito d'empêcher la guerrilla coréenne de se produire dans un grand nombre de provinces, et la répression japonaise d'être d'une dureté extraordinaire. Malgré lui, il devint, pour tous ceux qui ignoraient le rôle modérateur qu'il s'efforça de jouer, le responsable de l'asservissement et des souffrances du peuple coréen. Le ressentiment soulevé en Corée par la conquête japonaise l'a choisi comme victime.

* * *

Il est un point sur lequel on ne saurait manquer d'insister au moment où se termine la grande carrière d'Hirobumi Ito. Il faut le signaler à l'attention des lecteurs pour qu'ils comprennent bien ce qu'est, sous le mikado actuel, la politique japonaise. Le premier empereur du Meiji n'a cessé de gouverner entouré du conseil des hommes qui avaient été les principaux artisans de la restauration de son pouvoir effectif sur l'usurpation séculaire des Chogouns Tokugawa. Avec une fidélité plus grande encore que celle de Louis XIII à l'égard de Richelieu, le mikado leur a maintenu sa confiance, même s'ils commettaient des erreurs temporaires, et malgré toutes les attaques dont ils ont pu être l'objet; ils ont été la petite oligarchie qui conduit le Japon depuis l'ancien régime jusqu'à son avènement au rang de grande puissance. La disparition du prince Ito affaiblit cette pléiade d'hommes que la mort a déjà diminuée. Des grands *genro* il ne reste guère après lui que le marquis Inouyé et le maréchal Yamagata. Tous auront disparu dans quelques années et il paraît bien difficile que, surtout après la fin du règne du premier mikado du Meiji, un régime analogue puisse continuer longtemps encore au Japon. Aucun des hommes qui semblent devoir devenir à leur tour des « anciens » ne peut avoir naturellement l'autorité des grands rôles de l'époque héroïque. Aucun d'entre eux non plus n'aura assisté et soutenu son souverain dans des circonstances aussi décisives. Vis-à-vis de la nation, comme vis-à-vis de l'empereur, les nouveaux *genro* se trouveront dans une situation infiniment moins forte, et l'on peut se demander si le Japon n'entrera pas irrésistiblement dans l'ère du gouvernement des partis parlementaires. Nous n'avons pas à discuter ici les chances de bonne ou de mauvaise politique que ce système semble comporter pour lui, ni à examiner si le Parlement japonais a eu réellement jusqu'à présent plus de valeur foncière qu'il n'avait d'autorité dans le pays. Qu'il nous suffise de dire que la disparition du prince Ito, le plus grand et le plus écouté des *genro*, oblige à réfléchir sur cette perspective de l'avenir qui s'ouvre pour le Japon. Jamais plus sans doute ce pays, en voie de rapide transformation morale, n'aura — situation excep-

tionnelle dont on ne trouve guère l'analogue que dans l'Allemagne d'après 1870 — un souverain assez religieusement respecté, des hommes d'Etat s'imposant assez irrésistiblement à la foi populaire par la grandeur des succès nationaux, et à la confiance de leur maître par celle des services rendus, pour que ce souverain et ses conseillers, toujours étroitement unis, gouvernent sans que le pays ait l'idée de les contrôler ni leur demander des comptes. On ne voit pas ce qui pourrait maintenir au Japon ce régime commode où le Parlement élu par la nation n'aurait pas pesé lourd devant cette nation elle-même s'il avait été en opposition avec l'empereur et les anciens. C'est là un régime singulièrement fort et facile qui, pas plus que le vieil esprit des samouraï, ne semble devoir survivre longtemps à la génération qui l'aura vu naître et pratiqué. C'est pourquoi la mort du prince Ito a quelque chose de mélancolique comme étant symbolique de la fin d'une période qui fut d'une unique grandeur dans l'histoire de son pays.

ROBERT DE CAIX.

LA MORT DE TCHANG TCHÉ TONG

Tchang Tche Tong, qui était le personnage le plus important du gouvernement de la Chine depuis la mort de l'impératrice douairière en novembre 1908, est mort le 4 octobre.

Le succès de la carrière de Tchang, si étrange qu'il paraisse si l'on songe aux insuffisances, souvent puérides, du personnage, est en somme un honneur pour la vieille Chine. Tchang Tche Tong s'est régulièrement élevé dans la hiérarchie par des succès dans les concours littéraires : il a « fait » sa vie avec son pinceau. Rigoureusement honnête, il n'a rien dû à l'argent qu'il savait seulement dépenser dans des entreprises industrielles mal conçues et confiées à des directeurs aussi incompetents d'ordinaire que leur maître, mais moins probes que lui.

Né en 1837 dans le Tché-li, d'une famille très humble, Tchang Tche Tong manifesta de bonne heure des dons littéraires si éminents qu'il se forma autour de lui, comme cela se passe souvent en pareil cas en Chine, un syndicat pour commander l'étudiant plein de promesses. En 1863, il fut proclamé docteur à la suite des examens triennaux. En 1865, il était juge à Canton ; en 1868, trésorier au Kiang-sou ; surintendant en second de l'instruction en 1880 ; gouverneur du Chansi en 1882 ; vice-roi des deux Kouang en 1884 — en cette qualité il fit la guerre à la France qui venait de s'installer au Tonkin, et il consacra toute son énergie à cette lutte dont le souvenir lui a toujours inspiré une sensible malveillance à notre égard.

En 1889, il fut transféré à la vice-royauté du Hou-kouang. Il devait l'occuper, sauf de courts

intervalles, jusqu'en 1907 et être surtout connu des étrangers comme vice-roi d'Ou-tchang. C'est dans ce haut poste qu'il devait faire ses malheureuses tentatives industrielles. Il fut nommé membre du grand conseil en 1901, Haut Commissaire au commerce, en 1902. En 1907, l'impératrice douairière l'appela à Pékin où il devint Grand Secrétaire, puis Grand Conseiller, puis Contrôleur Général de l'instruction à quelques mois d'intervalle. En 1908, il fut nommé directeur général du chemin de fer de Han-kéou à Canton qu'il s'était déjà efforcé de faire construire comme vice-roi du Hou-kouang. Le prince Tchouen, devenu régent, en fit son principal conseiller, après avoir écarté Yuan Chi Kai qui avait trahi l'empereur en dénonçant en 1898, à l'impératrice, le complot ourdi par le réformateur Kang You Ouei, d'accord avec le souverain, pour l'éloigner du pouvoir.

Il serait difficile de comprendre la grande carrière de Tchang Tche Tong si on ne songeait au prestige souverain et exclusif dont jouissaient hier encore les belles-lettres en Chine et si nous ne savions par une expérience vérifiée souvent chez nous-mêmes qu'il suffit parfois de l'art de bien rédiger pour faire le succès d'un homme dans un pays fortement bureaucratique. Tout le bagage avec lequel Tchang est arrivé aux plus hautes fonctions de la hiérarchie, à une époque où la Chine avait besoin d'emprunter des notions au dehors pour moderniser son organisation, consistait, en effet, en une forte culture classique chinoise. C'était insuffisant et Tchang échoua dans tout ce que son esprit actif, mais un peu versatile, lui fit entreprendre avec l'espoir sincère et réellement désintéressé de rénover la Chine et de l'affranchir des industriels et techniciens étrangers. Tchang n'a pas pu réorganiser sur des bases saines l'enseignement public, ni mener à bien la construction des grandes voies ferrées de l'Empire ou même des travaux publics d'ordre secondaire ; ses tentatives industrielles d'Ou-tchang et d'Hanyang furent des gouffres qu'il s'efforça de combler en endettant les provinces qu'il gouvernait. Il n'avait aucun sens de l'emploi des capitaux ni des conditions d'un bon rendement industriel. Il voulut créer à Ou-tchang un tissage de laine, surtout pour fournir du drap à son armée, en oubliant qu'il n'y avait pas de moutons dans le centre de la Chine et que les toisons de ceux du Tibet et de Mongolie ne fournissaient pas une matière première acceptable. Le désordre le plus complet ne cessa de régner dans les aciéries d'Hanyang ; il finit par les louer pour un prix dérisoire si on le rapproche de l'importance du capital englouti, sans d'ailleurs enrichir d'une manière bien certaine le locataire chinois de ces usines. Il en a été de même des filatures de coton créées par le vice-roi d'Ou-tchang.

Tchang Tche Tong apportait dans ces matières cet esprit théorique des « intellectuels » purs de tous pays qui s'imaginent que leurs belles formules peuvent s'imposer aussi facilement aux faits qu'au papier. Il avait leur impatience igno-

rante des réalités : il passait d'un projet à l'autre sans avoir laissé à aucun la collaboration d'assez de temps pour réussir. A cette naïveté qui est de tous les pays, il en ajouta quelques autres d'une puerilité toute chinoise. On a pu dire avec vraisemblance qu'il installa son aciérie sur le terrain marécageux d'Hanyang, lequel commença par exiger un remblayage fort coûteux, parce que cet emplacement, dominé par une certaine pagode, répondait plus heureusement que tout autre aux exigences du *Feng-Choui*. D'autres ont assuré que la géomancie n'était pour rien dans le choix du site des aciéries : Tchang aurait seulement voulu placer l'usine de manière à en voir de son yamen les cheminées et contrôler, par la quantité de fumée, l'intensité du travail ! Un de ses projets, qui donne une haute idée de son sens pratique, consista à couler une ligne de jonques entre le Chantoung et le promontoire du Kouan-tong (près de Port-Arthur) pour interdire aux navires de guerre étrangers l'entrée du Pe-tchi-li. Une autre de ses conceptions de stratège fut de construire un piège immense près de Chan-hai-kouan, pour y capturer l'armée japonaise lorsqu'elle débarquerait sur le sol chinois. On ne comprendrait pas qu'un homme capable de croire à de pareilles billevesées ait pu avoir le moindre crédit auprès du gouvernement de Pékin si l'on ne se rappelait qu'il s'adressait à des hommes tout aussi ignorants du réel qu'il l'était lui-même. Ses projets fantastiques, il les habillait d'un vêtement littéraire parfait. Son style était concentré, fort, souple et riche. Tchang en imposait par là à des esprits qui, comme le sien, étaient plus connaisseurs de mots que de choses.

Son ignorance s'aggravait d'une dose très appréciable de vanité. Il était porté à croire les flatteurs. Ses subordonnés en profitèrent souvent pour mettre au pillage les entreprises ruineuses et mal contrôlées que son imagination impatiente faisait surgir. En matière financière, il était d'une ignorance absolue : ses efforts pour remédier au déficit de sa vice-royauté d'Ou-tchang par l'émission désordonnée de papier monnaie en est une éloquente illustration.

Bref, Tchang Tche Tong eut, à la corruption près, tous les défauts qui affligent l'administration dans les pays d'Orient. Son action fut aveugle, impatiente, brouillonne. Et cependant on ne saurait dire qu'il ne servit pas son pays. C'est que si, comme presque tous les Extrême-Orientaux, Tchang Tche Tong fut un mauvais administrateur, il fut un assez bon politique. A certains moments, il eut la vision nette de ce qu'il fallait faire pour éviter des catastrophes à la Chine. En 1900, par exemple, tandis que l'énergique Ts'en Hsoun Hsoun réprimait vigoureusement les Boxeurs au Chan-si et les pourchassait ensuite au Seu-tchouan, Tchang empêcha le mouvement de gagner la vallée du Yang-tseu. Il détermina par ses conseils et son exemple le vieux vice-roi de Nankin, Liou Koun Yi, à ne tenir aucun compte des édits antiétrangers de la Cour et même à faire tout le contraire de ce qu'ils recomman-

daient. Ainsi il contribua fortement à limiter au Nord un mouvement dont l'extension à la vallée du Yang-tseu aurait certes causé de gros embarras et imposé de grands efforts aux puissances, mais déterminé une intervention étrangère si étendue que la Chine ne s'en serait peut-être plus relevée.

A cet égard, Tchang Tche Tong rendit donc un signalé service à son pays. Il faut ajouter que, même au point de vue de l'évolution de la Chine vers une organisation plus moderne, Tchang n'aura pas exercé une action inutile. Les idées réformistes étaient le lot d'hommes agités et sans crédit. Le vice-roi d'Ou-tchang, avec son pinceau de grand lettré, écrivit son « exhortation à l'étude ». Cette intervention d'un homme dont la grande culture classique en imposait à tous aida certainement les dirigeants chinois à admettre plus vite dans les programmes scolaires la « science occidentale ».

Certains ont trouvé que Tchang Tche Tong faisait encore la part trop grande à la vieille culture chinoise. L'expérience de quelques années d'éducation nouvelle ne permet pas de s'associer à cette critique. La jeune Chine a une tendance irrésistible : comme d'ailleurs le Japon nouveau, à ne voir que les éléments matériels de la civilisation occidentale. Elle ne s'aperçoit pas que la discipline d'esprit et la volonté suivie qui ont permis à l'Occident de s'emparer des forces naturelles ont eu, pour ainsi dire, pour support des siècles de culture morale profonde. L'Extrême-Orient ne pouvant s'assimiler cette culture, faute d'en avoir fourni le long effort, court des risques sérieux de tomber dans l'anarchie mentale s'il abandonne complètement la sienne. C'est ce que voient les Européens qui s'efforcent de former la jeune génération chinoise et Tchang Tche Tong avait raison de laisser une large place à la vieille morale classique, en admettant même qu'il le fit seulement par goût et reconnaissance de lettré. Quoiqu'il doive survivre de l'antique culture chinoise dans les générations nouvelles, il faut au moins reconnaître qu'elle avait produit en Tchang Tche Tong un homme lamentablement ignorant des réalités modernes, mais du moins d'un caractère tel que jamais l'échec de ses entreprises et les énormes dépenses qu'elles entraînerent ne furent attribués à des malversations : ce bourreau d'argent est sans doute mort pauvre.

* * *

Qui remplacera Tchang comme principal conseiller du Régent et ressort du gouvernement chinois ? La Chine est pauvre en hommes de premier rang et, dans les circonstances actuelles, on ne peut guère songer qu'à Yuan Chi Kai ou à Ts'en Hsoun Hsoun. Ce dernier est de famille plus importante et il a donné autant de marques d'énergie que Yuan Chi Kai. Mais il a contre lui, pour en avoir voulu débarrasser le Régent, le prince Tching et les Mandchous déprédateurs qui dominent actuellement le palais.

Par contre Yuan Chi Kai s'est appuyé sur les

Mandchous. Le Régent a eu le temps, depuis sa disgrâce, de lui pardonner la trahison qu'il commit en 1898 en abandonnant, pour les livrer à l'impératrice douairière, l'empereur Kouang Hsiu et son inspirateur Kang You Oueï. La Cour ne doit plus redouter Yuan Chi Kai qui, suspect un instant de songer à quelque coup d'Etat, n'a plus, à l'heure actuelle à sa disposition l'armée du Pe-tchi-li, n'est pas en bons termes avec les vice-rois et, d'une manière générale, a trop perdu de son prestige pour rester dangereux. Ce sont des raisons pour que la Cour, qui est plus que jamais dominée par les Mandchous et mal vue en proportion dans les provinces, cherche à se servir de l'énergie ordonnatrice de Yuan. Mais il en est une autre qui semble devoir assurer un retour de ce personnage au pouvoir. Le souci dominant du gouvernement chinois lui vient, à l'heure actuelle, de la Mandchourie. Il a été humilié et il est inquiet de la situation prise par les Japonais et, en particulier, de la manière dont ils ont réglé d'autorité la question du chemin de fer d'Antoung à Moukden. Or, Yuan Chi Kai passe pour l'homme le plus capable de lutter contre l'emprise étrangère. Il a très bien su manœuvrer à l'égard des alliés en 1901. Il a fini par tout leur reprendre dans le Pe-tchi-li. En outre il a été le créateur d'une force militaire. Il a pour lui les Anglais et encore plus les Américains qui sans doute poussent la Chine à s'armer pour défendre une intégrité dont ils ne cessent de se déclarer les chauds partisans. Certes on ne se flatte pas encore à Pékin de battre les Japonais. Mais peut-être n'y désespère-t-on pas de contribuer sérieusement à défendre l'intégrité de la Chine le jour où la question se poserait et où les forces d'une autre puissance, comme les Etats-Unis et la Russie, seraient, par un souci d'équilibre ou d'avenir commercial, mises au service de la même cause. Tout cela est encore bien vague, peut-être aussi bien chimérique, car il y a autant de chances d'une entente entre la Russie et le Japon que d'un renouveau de l'antagonisme entre les deux puissances. Le voyage de M. Kokoitzove et du prince Ito en Mandchourie sont peut-être un indice intéressant. Mais que ces aspirations soient fondées ou non, il règne à Pékin un ensemble de préoccupations qui peuvent assurer le retour de Yuan Chi Kai au pouvoir. Déjà on a annoncé qu'on lui offrait, comme rentrée en scène, le rôle de vice-roi de Moukden et qu'il avait refusé. Peut-être apprendra-t-on qu'on a trouvé pour lui un poste plus acceptable et plus près encore du Régent.

*
*
*

En tous cas il ne semble pas qu'il doive, surtout étant données les tendances de la Chine actuelle, en résulter le moindre changement pour les puissances étrangères. Aucun homme ne serait de force à faire violence, par le temps qui court, à l'ombrageux exclusivisme chinois. Quant à la dernière question que Tchang Tche Tong eut à traiter avec les étrangers, celle de l'emprunt pour les chemins de fer Hankeou-Canton et Hankeou-

Seu-tchouan, elle ne pourra, selon toute vraisemblance, être influencée par la mort de ce grand mandarin : les compétitions entre aspirants prêteurs l'ont transportée hors de Chine et elle ne saurait être résolue que par un accord entre les gouvernements et les marchés d'Angleterre, de France, d'Allemagne et des Etats-Unis.

TURCS ET ARABES

LE KHALIFAT ORTHODOXE

Aucune œuvre n'est plus délicate ni plus digne de sympathie, que celle à laquelle la Turquie libérale veut consacrer ses énergies, synthèse d'un désir ardent de concentration nationale. A la mosaïque disjointe qui, avant l'avènement du régime constitutionnel, formait le domaine politique tourmenté des héritiers de Mahomet II, les Jeunes-Turcs entendent désormais substituer un assemblage solide où les particularismes ethniques, atténués par la conscience nouvelle d'un nationalisme *ottoman*, cesseront d'exercer leur poussée centrifuge. Désormais, par la magique vertu d'un facteur soudain de cohésion, Turcs, Kurdes, Albanais, Arabes et Syriens, Juifs, Arméniens, Grecs, Serbes, Bulgares et Valaques, tout un mélange confus de races, de langues et de religions, doivent se fondre dans le moule d'un sentiment de commun patriotisme, sous la bannière écarlate au croissant d'argent...

Il semble que cet idéal national soit malaisément réalisable, tout au moins pour l'instant. Après l'enthousiasme des premiers jours et la réconciliation des races rapprochées par l'avènement de la liberté, les antagonismes ethniques se ravivent, chacun des éléments en présence prétendant à une trop large place dans le nouvel empire. Contre le désir naturel d'hégémonie des Turcs, les Grecs, les Arméniens, les Bulgares et les Serbes dessinent plus ou moins vigoureusement leur mouvement d'opposition.

Et pour ajouter aux difficultés de cette situation, voici que l'élément arabe et musulman, sur lequel la Jeune-Turquie comptait appuyer sa prépondérance dirigeante, semble se dérober en partie. Tandis qu'en Syrie l'opinion est partagée entre diverses tendances qui vont de l'idée de décentralisation à celle, beaucoup moins répandue, d'indépendance, en passant par la conception d'une large autonomie, les pays de *race* arabe s'agitent violemment, en proie à une effervescence anarchique qui menace assez gravement l'œuvre de concentration nationale entreprise par le nouveau régime. Cette inquiétude, ce malaise des pays arabes caractérisent, -ils une poussée latente de dislocation, la réaction d'un nationalisme plus ou moins conscient contre l'hégémonie turque? En un mot, s'agit-il d'un mouvement généralisé de séparatisme confessionnel et politique?

C'est ce que nous nous proposons d'examiner en commençant par l'étude des conditions politiques, morales et sociales de la péninsule arabe.

* * *

Nulle contrée au monde n'est moins préparée, par sa structure géologique, par son climat extrême, par sa position géographique, au peuplement intensif et au groupement national. La vaste péninsule arabe, grande comme un tiers de l'Europe, pourrait être regardée comme une portion de l'Afrique désertique, si elle n'était rattachée au bassin de l'Euphrate par une contiguïté de plus de 4.000 kilomètres. Défendue par ses côtes basses et inhospitalières, rattachée au continent par des solitudes sans eau, l'Arabie a toujours vécu dans un complet isolement. Ses relations avec le monde extérieur ont daté de la période héroïque qui a suivi l'élan de ferveur provoqué par les prédications de Mahomet.

Les hordes arabes, dans leur impérieux souci de prosélytisme et leur appétit de conquête, se répandirent en torrents impétueux sur les riches contrées inconnues où elles devaient éprouver, avec la magie d'un prestigieux contraste, les charmes d'une vie trop facile. Ce flot échappé de la péninsule devait précisément se disperser au dehors, sans possibilité de reflux.

Avec les énergies d'un peuple ardent et jusqu'alors préservé par la simplicité et la dureté de son existence de toutes causes de décadence, les Arabes allaient, au contact de civilisations vieilles, donner essor à une civilisation nouvelle, aussi remarquable qu'elle devait être de courte durée. Cette intense lueur dans la vie du peuple arabe ne se projeta d'ailleurs presque en aucune façon sur la péninsule d'où elle émanait. Celle-ci demeura, à travers les siècles, sans autre clarté que celle de son ciel toujours limpide; l'état social des temps préislamiques s'y perpétua, à peine modifié par l'influence des doctrines coraniques.

Le berceau de la foi mahométane s'enveloppe encore dans une mystérieuse pénombre. Dans ce pays de formes massives, tout semble procéder de la régularité presque géométrique des contours. La diversité est aussi peu fréquente dans l'aspect et le relief du sol que dans l'organisation sociale et politique. Le littoral péninsulaire est marqué par une étroite zone de collines et de plages, qui s'arrêtent au bourrelet formé par une enceinte bordière, dont le faite atteint en certains endroits la hauteur de 2.000 mètres. Ce rempart limite du côté de la mer la terrasse de plateaux qui constituent çà et là le socle de plissements isolés et de la région montueuse connue sous le nom de Nedjed. D'une façon générale, l'Arabie est formée de plaines séparées par des ondulations de faible altitude et coupées dans le sens Sud-Est Nord Ouest par une immense coulée sablonneuse qui, très élargie à la base méridionale du trapèze péninsulaire, où elle s'étend sous le nom de désert de Dahna, de l'Oman au Yémen, s'allonge vers le Nord-Ouest, en projetant des chaînes de dunes à

travers le Nedjed et le Chammar, et s'évase sous le nom de Nafoul-el-Ouassâa pour se terminer à la hauteur du parallèle qui joint les extrémités septentrionales des golfes Persique et d'Akaba.

La péninsule d'Arabie est comprise dans la zone des moussons du Sud-Ouest. Les rares pluies qu'elle reçoit sur ses hautes terres lui sont apportées par ce courant aérien qui, dans sa traversée du continent africain, a abandonné une grande partie de son humidité aux monts qu'il a baignés dans son parcours. La part d'averses que reçoit l'Arabie est absolument insuffisante pour favoriser le développement d'une végétation vivace; seules, les saillies montagneuses d'une certaine élévation absorbent au passage des nuées qui épanchent leurs précipitations en torrents. Ces cours d'eau ne trouvent sur les pentes arides et brûlées aucun des éléments qui, dans la zone tempérée, contribuent à la régularisation de leur itinéraire; ils sont donc, dès la source, privés de toute possibilité d'expansion, et les sables, que la chaleur et l'érosion éolienne produit sans cesse, ont vite absorbé le filet liquide qui a pu se frayer un lit dans la plaine.

Sur toute la zone littorale, les rivières descendues de la chaîne bordière ont, en dépit de l'exiguïté de leurs cours, une si faible activité qu'elle ne peuvent suffire à l'irrigation des modestes cultures riveraines.

Dans une contrée aussi déshéritée par sa position géographique sur le passage des courants aériens desséchants qui soufflent à la fois des déserts africains et des solitudes du plateau iranien, la lutte pour l'eau est la principale préoccupation, et la seule existence possible est, généralement, celle à forme pastorale. Les indigènes, dont le nombre est naturellement maintenu, par la sélection résultant des difficultés de l'ambiance, à un chiffre proportionné aux possibilités alimentaires, sont organisés en tribus nomades, se déplaçant sur une aire de pacage indéfinie, à la recherche des seuls herbages vivaces qui puissent résister à l'inclémence du pays. Dans de telles conditions de dureté, la densité du peuplement est extraordinairement restreinte et la dispersion est imposée aux agrégations restreintes qui le composent. L'absence de communications sur les espaces infinis, les rigueurs de la concurrence vitale qui obligent chaque groupement à s'assurer jalousement la possession exclusive d'une région de parcours et des rares points d'eau qu'elle renferme, favorisent d'autre part l'isolement réciproque et farouche des tribus ou confédérations de tribus.

Les Arabes sédentaires, installés sur les façades maritimes de la péninsule et dans les vallées inférieures du Tigre et de l'Euphrate, sont naturellement diversifiés par l'influence du croisement avec d'autres races. Persans et Hindous à l'Est, Kurdes au Nord de la Mésopotamie, Somalis et Abyssins à l'Ouest et nègres esclaves importés d'Afrique ont contribué à modifier les éléments primitifs. La population la plus pure serait celle du Haut-Yémen et de l'Hadramaout: c'est là que

vivent les Ariba (Arabes d'origine), tandis que les autres péninsulaires, différents par le sang, par les alliances, aussi bien que par l'ancienne culture, seraient les Ismaélites, les Moustariba ou « gens arabisés » (1). La population urbaine, dans le Hedjaz à La Mecque, Medine, Taïf, Yambos et Djeddah, dans le Yémen à Hodeïda, Sana, Moka, se différencie considérablement du type nomade aussi bien par les caractères physiques et moraux que par l'organisation sociale. Ici l'unité politique est la cité. La Mecque est sous le régime théocratique. Les habitants sont en principe également insoumis à l'autorité, d'essence spirituelle, du grand chérif, et à celle du vali qui représente la domination ottomane. Ces deux autorités sont d'ailleurs perpétuellement en conflit, et les émirs de la grande cité sainte s'appuient fréquemment pour tenir en échec l'administration turque sur les tribus hedjaziennes qui consentent, mais d'une façon assez mesurée, à suivre leurs directions. Les Turcs sont vraiment des déracinés dans ce milieu arabe. Ils n'ont pas de grandes affinités avec une population dont ils ignorent le plus souvent la langue. Et, à tort ou à raison, leur orthodoxie islamique est suspectée. C'est dire que leur influence serait nulle si elle ne se manifestait périodiquement par des actes de force. Dans le Yémen, en dehors de la zone littorale la plus voisine des villes maritimes, la même faiblesse du bras séculier s'accuse. Et cette partie de la péninsule qui fait face à la mer Rouge est la seule où l'action temporelle du sultan de Constantinople se fasse sentir dans des conditions d'ailleurs assez précaires. A partir d'Aden, il ne reste plus, de la domination ottomane, que ce qui lui est laissé théoriquement. Les groupements de l'Hadramaut, dont chacun s'est érigé avec plus d'ambition que de modestie en sultanat plus ou moins dépendant de Makala, le principal centre de cette province, sont rattachés au khalifat islamique par un lien théorique. A vrai dire ils sont totalement autonomes.

Sur la façade occidentale du golfe Persique, un domaine côtier d'un développement de plusieurs centaines de kilomètres s'est constitué sous l'hégémonie du sultan de Mascate. Une laborieuse population d'agriculteurs ou de pêcheurs vit sur le littoral de l'Oman, dont on s'accorde à vanter la richesse. Les centres de Barka, Soueïd, Sohar, Loua, Chinaz, Fajrah, abritent un mélange de Banians de l'Inde, de Persans, de Baloutchis, d'Abyssins et de Somalis. L'autorité de l'imam de Mascate s'appuie exclusivement sur son prestige religieux. Elle ne dépasse d'ailleurs point l'aire d'expansion du rite ibadite, l'un des dérivés du schisme ouahabite. Cette aire est précisément limitée par l'orientation confessionnelle, et par suite politique, des populations du Nedjed et du Chammar, berceau du puritanisme des disciples d'Ouahab.

La partie septentrionale de la côte d'Arabie,

qui se prolonge au Sud de la Mésopotamie appartenait naguère à l'empire des Ouahabites; elle est aujourd'hui province turque, au sens nominal où il faut entendre cette expression, et relève théoriquement de Bassora; elle est désignée sous le nom d'El-Haçâ. Le port le plus animé du littoral au Sud-Ouest du Chott-el-Arab est Koueït, dont les cheikhs héréditaires ont depuis longtemps rejeté la souveraineté ottomane.

Telle est, dans ses grandes lignes, la description politique de l'Arabie sédentaire ou nomade. La forme politique est toujours liée intimement à la question religieuse, qui est essentiellement diverse, si l'on observe que l'unité de foi est inexistante. Sunnites, Chaféïtes, Hadites, Ouahabites, Zeïdyia, Saïdis du Yémen, dont les pratiques gardent des vestiges de sabéisme, tous vivent à l'écart les uns des autres, imparfaitement rangés dans les groupements qui se réclament de l'un des nombreux rites qui dissocient l'islam.

* * *

La domination ottomane n'a donc jamais été assurée en pays arabe. L'antagonisme semble irréductible entre les Turcs et leurs coreligionnaires, et l'opposition permanente des populations de la péninsule arabique ou de la Mésopotamie à tout ce qui représente l'autorité des sultans de Constantinople a pu être regardée, dans ses plus récentes manifestations, comme la réaction d'un nationalisme comprimé. On a été jusqu'à faire allusion à un « réveil de la nation arabe ». Or, il semble qu'une appréciation synthétique soit peu conforme à la diversité des conditions qui régissent chacune des collectivités distinctes se réclamant d'une origine arabe. A vrai dire, ce n'est pas d'une, mais de plusieurs nations qu'il faudrait parler, si ce terme, au sens moderne que nous y attachons, pouvait logiquement s'appliquer à l'état de groupement encore primitif des populations de *race* arabe. En dehors des agglomérations urbaines assez restreintes de l'Irak, du Hedjaz, du Yémen et du littoral occidental du golfe Persique, l'idée de nationalité échappe généralement à la compréhension des individus composant la tribu; celle-ci est, à leurs yeux, la forme la plus complète de l'organisation politique collective adéquate aux conditions de la vie sociale des peuples pasteurs. L'Arabe n'a d'autre patrie que cette « cité » mobile constituée par l'installation côte à côte des tentes de ceux qu'il appelle ses « frères » et qui lui sont, en réalité, unis par les liens de la consanguinité. Sa vision politique ne va pas au delà de la confédération temporaire, imposée parfois par les nécessités de la défense à plusieurs tribus de territoires voisins.

Sous l'influence d'un agent d'exaltation religieuse, il peut concevoir un groupement encore plus élargi, mais dont les parties n'ont d'autre cohésion que celle résultant d'une communauté soudaine de ferveur.

La tribu vient-elle à embrasser la cause d'un prédicateur ardent dont l'appel aux armes, au nom de la foi menacée, est prometteur d'aven-

(1) E. RECLUS. *L'Asie antérieure*.

tures et de butin, l'Arabe se considère alors comme appartenant avec les siens à un nouveau centre de ralliement. Il compte au nombre des « gens » du personnage religieux dont il accepte les directions.

C'est ainsi qu'aux temps de la splendeur ouahabite une fédération spontanée des tribus du plateau central de la péninsule s'était formée autour des emirs du Nedjed et avait, dans un élan de puritanisme sectaire, entrepris le djihad, la guerre sacrée, contre l'islam hétérodoxe des Mecquois. C'est un mouvement sensiblement analogue qui a, depuis une dizaine d'années, déterminé la poussée active des nomades du Yémen à la voix de l'imam Yahiaould Hamid ed Din, représentant actuel des marabouts Saïdia, qui, de tout temps, ont tenté, sous le couvert de l'intransigeance religieuse, d'asseoir leur prééminence dirigeante sur les groupements nomades du pays.

Toujours et en tous lieux, les troubles de la péninsule arabe ont été provoqués, non point par un séparatisme systématique, mais par des tendances autonomistes locales. Le but politique des personnages qui provoquaient ces mouvements n'eût pas eu chance d'être réalisé s'il n'avait été dissimulé sous les apparences du rigorisme confessionnel. Contre les agents de l'autorité ottomane, dont les actes étrangers à tout zèle religieux pouvaient être aisément représentés comme entachés d'hérésie, on surexcitait le fanatisme de la masse que des mécontentements d'ordre fiscal prédisposaient naturellement à la rébellion. Et l'instinct d'indépendance, un penchant natif pour les aventures s'ajoutant à ces dispositions, les levées de boucliers étaient si fréquentes que l'autorité ottomane s'est accoutumée à cet état de rébellion permanente dont elle a cherché à atténuer le plus possible les mauvais effets.

Sous le régime hamidien, où tout l'organisme administratif participait à la corruption et à l'impéritie d'Yldiz-Kiosk, le grand principe de la politique turque, à l'égard des populations arabes, était basé sur une culture soigneuse de l'anarchie ambiante. On encourageait les sujets de désaccord entre les diverses confédérations par le moyen de négociations laborieuses et surtout onéreuses pour le trésor public. Il s'agissait, en somme, d'exciter la cupidité et l'envie réciproque des principaux chefs indigènes. Les agents de l'administration ottomane trouvèrent leur compte à cette œuvre de division. Mandataires infidèles de la munificence impériale, ils s'efforçaient, d'ailleurs sans conviction, de gagner par l'octroi de présents largement écornés la complaisance momentanée de groupes trop turbulents. Lorsque la politique des présents n'était pas assez fructueuse, on favorisait en sous-main ou ouvertement les mouvements naissants de sédition, afin d'avoir l'occasion de les réprimer. La présence de troupes régulières fournissait une source pour ainsi dire inépuisable de gratillements administratifs. Si l'on ajoute que les intermédiaires arabes, auxquels les Turcs étaient bien obligés de recourir, se souciaient médiocrement de concourir à la dis-

parition des causes même de leur intervention profitable, on s'explique que les tendances autonomistes de personnages religieux aient toujours trouvé un état de conditions qui leur permit de s'affirmer. Ce sont là les méfaits de l'administration ottomane, tels qu'ils ont été décrits sans réticences par les principaux organes de la presse arabe.

* * *

Ainsi, la lutte contre la domination turque, aussi âpre que si elle était dirigée contre un oppresseur chrétien, a été déterminée par un ordre de causes à la base duquel se trouve, non point un séparatisme intransigeant, mais un souci d'autonomie constant dans l'aristocratie religieuse, authentique ou « parvenue », qui exerce son action sur les masses privées d'une direction séculière. L'imam Yahia, qui mène depuis des années la lutte contre l'oppression ottomane, ne cesse de revendiquer une décentralisation propre à conjurer les erreurs de l'administration « coloniale ». Ce n'est pas, d'une manière absolue, le « Yémen aux Arabes » qu'il réclame. Il ne fait point profession de nationalisme. Il veut seulement que le principe théocratique soit profitable aux dirigeants naturels des groupements arabes. Que l'autorité spirituelle du khalife de Stamboul subsiste après la disparition de son action temporaire, l'imam Yahia s'en accommoderait. Il aurait même garde de répudier entièrement cette dernière. N'est-elle pas un gage de sécurité pour l'Yémen autonome? D'ailleurs, les liens entre la métropole islamique et le vilayet privilégié ne seraient pas entièrement dénoués. L'imam se réclame évidemment du précédent créé par Méhémet Ali. Quoi qu'il en soit, il n'a jamais cessé de protester, d'une façon peut-être un peu paradoxale, de son loyalisme vis-à-vis du Sultan « khalife de l'islam ». Il lui a, dans une longue lettre empreinte de la plus pure déférence, exposé les raisons toutes temporaires qui avaient justifié sa rébellion. Il mettait celle-ci au compte des exactions des fonctionnaires turcs et affirmait que les populations soumises à son imamat avaient soif d'être administrées par des gens qui les comprissent.

Remarquez que partout où s'accuse le même souci d'indépendance, que ce soit dans l'Oman, le Nedjed, l'Hadramaout ou Koueït, c'est toujours l'autonomie qui est réclamée, aussi complète que possible, mais sous l'égide de Stamboul. Ces partisans inconscients du gouvernement fédéral voient très bien le danger d'un isolement absolu qui les priverait de la protection de leur suzerain le Sultan.

Mais leur sens du fédéralisme ne va pas au delà. Ils ne conçoivent guère la nécessité d'une liaison entre les diverses parties qui composent le tout. Ils ne songent nullement à se grouper, à former cette union de provinces autonomes qui constituerait un organisme national. D'ailleurs, le voudraient-ils, que les conditions de milieu s'opposeraient à leur souhait. Quel peut bien être

le lien entre l'Yémen et l'Oman, le Haça et le Hedjaz. Les possibilités de communications, indispensables pour la formation du groupement fédéraliste, sont totalement défaut. Dans ce siècle de la vitesse et de la pénétration extensive, l'Arabie demeure inviolée. Seul, le chemin de fer de Damas au Hedjaz rapproche les deux uniques parties du domaine géographique de la langue arabe où l'on puisse concevoir l'idée, bien vague, bien imprécise, d'une soudure politico-ethnique.

* * *

C'est de Syrie qu'a surgi, en effet, le rêve lointain d'une fédération des pays arabes. C'est en Syrie aussi que la question du khalife arabe a été envisagée.

Les rares esprits, un peu visionnaires, qui se sont attachés à ces deux conceptions ne paraissent guère s'être arrêtés aux difficultés, pour ne pas dire aux impossibilités, qui caractérisent l'une et l'autre.

Lorsque les Syriens séparatistes, sous l'ancien régime, invoquaient ce qu'ils appelaient le « réveil de la nation arabe », pour préconiser un groupement de tous les éléments parlant la langue du Prophète, ils pensaient évidemment se réserver l'hégémonie sur cet assemblage sans doute moins hétérogène que la mosaïque ottomane, encore que passablement disparate. Pour se soustraire aux inconvénients des antagonismes ethniques qui menaçaient de causer la ruine de la Turquie, ils s'exposaient — dans leurs projets — aux risques de conflits entre les vrais Arabes et tous ceux qui ne le sont devenus que par conversion à l'islamisme. On se demande sur quelle influence ils auraient basé leur suprématie politique. Sur leur culture? Sans doute, de tous les peuples de langue arabe les Syriens sont incontestablement parmi les plus évolués et les plus dignes de tenir une place importante dans les conseils de l'empire ottoman. Mais il n'existe entre eux et les Arabes de la péninsule ou de la Mésopotamie aucune affinité. Ils ne peuvent revendiquer la moindre communauté ethnique avec les descendants des conquérants de la Syrie et de la Palestine. Issus des anciens habitants de la contrée, ils ont, sur les vestiges du paganisme, du christianisme et du judaïsme qu'avaient professés tour à tour leurs ancêtres, jeté le voile de l'islamisme. Ayant embrassé la foi de leurs vainqueurs, ils en adoptèrent la langue. Aujourd'hui, deux éléments assez distincts, quoique juxtaposés, constituent la population indigène de Syrie : les Bédouins errants et les fellahs — les agriculteurs — habitants des villages et des banlieues urbaines. Le nombre des premiers tend d'ailleurs à diminuer par un passage, encore assez lent toutefois, de la vie nomade à la vie sédentaire. Cependant les plateaux du Trans-Jourdain et les espaces silencieux de la presqu'île sinaïtique sont le domaine pastoral exclusif des Adouan, des Beni-Sakhr, des Taouarah, qui, au nombre d'une cinquantaine de mille individus, représentent en Syrie l'élément le plus voisin des pasteurs d'Ara-

bie par les coutumes, les mœurs, le langage, la foi superstitieuse et impressionnable et l'organisation politique.

Les fellahs, que les précédents qualifient parfois de « kouffar » (mécréants), et qu'ils méprisent généralement en souvenir de la domination qu'ils exerçaient autrefois sur eux et de la servilité native qui révèle encore aujourd'hui cette dépendance d'antan, forment une population importante moins par le nombre que par la vivacité d'esprit et les aptitudes remarquables au négoce. A leurs côtés vivent, le long de la côte septentrionale de Syrie, les montagnards Noçairi « petits chrétiens » ou Ançaria, qui, bien qu'ayant adopté la langue des envahisseurs musulmans, ont conservé les pratiques d'un culte particulier, mélange de sabéisme et de christianisme, par lequel ils se rattachent aux Manichéens.

Les Druzes, dont le nombre est évalué à 130.000 individus, habitent les vallées du Liban méridional. Bien que se disant musulmans, ils appartiennent à une hérésie qui, d'après les enseignements de leur initiateur Mohammed ed Derazi, combine des doctrines chiïtes avec des réminiscences gnostiques et mazdéennes. Pour compléter ce tableau de la population syrienne musulmane de langue arabe, il reste à citer les Metouali qui vivent à Tyr, à Sidon et dans les vallons des alentours. Ce sont des chiïtes ayant, comme les musulmans iraniens, une vénération spéciale pour Ali, l'un des quatre premiers khalifes de l'islam (1).

C'est donc dans les grandes agglomérations urbaines, là où réside « l'intelligence » syrienne musulmane, à Damas, à Beyrouth, à Alep, qu'ont pris naissance des espoirs autonomistes imprécis. Lors des débuts de la Turquie libérale, ces tendances se sont affirmées, mais d'une façon plus restreinte, dans un désir de décentralisation. La Syrie aurait bénéficié d'une certaine indépendance administrative; elle serait devenue une province privilégiée, comme le Liban, peut-être même comme l'Égypte. Était-ce là la base des ambitions plus grandioses que quelques Syriens hardis et chimériques laissent entrevoir dans leurs allusions à la « nation arabe » ? L'étude sommaire du milieu où elles auraient à se réaliser démontre assez que la Syrie, si elle est digne par son évolution de prendre la tête d'une fédération éventuelle des peuples arabes, ne saurait s'illusionner sur son impuissance à constituer le centre de ralliement d'aspirations divergentes, qui s'ignorent le plus souvent elles-mêmes et qui ne sont autre chose, à bien y regarder, que l'effet centrifuge de forces anarchiques.

* * *

La question du khalifat arabe n'est pas nouvelle. A diverses époques de la période contemporaine, les esprits moins chimériques que ceux qui croient à la possibilité d'une fédération arabe indépendante se sont attachés à en présenter le

(1) RECLUS, *op. cit.*

LA COLONISATION JAPONAISE EN MANDCHOURIE

Pékin, septembre.

On est un peu porté, à l'heure actuelle, à considérer comme artificiel et purement politique le zèle avec lequel les Japonais se sont efforcés, dans la discussion de leurs derniers arrangements avec la Chine, et même par la décision avec laquelle ils ont imposé ces arrangements aux Chinois, de conserver leur emprise sur la Mandchourie. L'opinion courante est, en effet, que l'immigration japonaise dans cette partie de l'empire chinois a complètement échoué, et que les sujets nippons sont dans une incapacité absolue de rivaliser avec les agriculteurs ou les commerçants chinois. S'il y a une part de vérité dans cette manière de voir, et surtout si la colonisation japonaise en Mandchourie paraissait, il y a environ deux ans, devoir aboutir à un échec complet, il est bon d'examiner de plus près les choses, et, si on le fait, on s'apercevra qu'il y a moins une diminution qu'un changement d'éléments dans l'immigration des Japonais en Mandchourie.

Sans doute, les statistiques japonaises ne donnent pas une impression très forte de la colonisation nipponne en Chine, non plus d'ailleurs que dans les autres pays du monde. Les Japonais semblent très désireux de faire patte de velours, de n'inquiéter aucune puissance, et au lieu de grossir officiellement le nombre de leurs nationaux fixés à l'étranger, ils le réduisent le plus possible. Le *Bulletin du Comité de l'Asie française* l'avait déjà constaté à propos de la Corée. C'est un fait constant et que l'on pourrait retrouver en ce qui concerne tous les pays du monde où il existe une immigration nipponne. Récemment, le *Japan Chronicle* publiait des rapports d'après lesquels il n'existait, en 1907, pas plus de 131.398 immigrants japonais, dont 94.207 hommes et 37.191 femmes, dans le monde entier. En ce qui concerne la Chine, la statistique japonaise trouvait 35.048 Nippons, dont 24.991 dans la Mandchourie et les provinces du Nord. Mais, en cette même année 1907, les rapports des Douanes Impériales Maritimes Chinoises, documents qui méritent autant de créance que les statistiques japonaises, indiquaient 45.610 Nippons dans le Céleste Empire. Or, la douane ignore nécessairement les nombreux sujets japonais répandus dans l'intérieur où ils exercent, comme chacun le sait, les métiers les plus divers, parfois sous des déguisements variés.

Ces statistiques japonaises, si modérées, si sobres pourrait-on dire, nous indiquent cependant elles-mêmes que, contrairement à l'opinion que nous rappelions ci-dessus, le nombre des Japonais augmente au lieu de diminuer. Elles en comptaient en Mandchourie 66.066 dans les premiers mois de 1909, contre 51.917 l'année précé-

dente, y compris la province cédée à bail du Kouang-tong. Sauf à Nioutchouang et à Hsinn-min-ting, où l'on constatait de petites diminutions, les colonies nipponnes avaient augmenté partout. Cet accroissement avait surtout été considérable à Tieling où le nombre des Nippons avait passé de 2.568 à 5.425, et à Kouang-tcheng-tseu, de 1.589 à 7.561. A Dalny, on comptait au commencement de 1909, 20.515 Japonais contre 16.627 au commencement de 1907. Il est à remarquer que les statistiques japonaises n'enregistraient que 2.585 émigrants rentrés au Japon pendant la même période. L'accroissement net, pour la Mandchourie et le Kouang-tong, serait donc de 14.149 individus.

Cependant, comme nous le disions, cette augmentation elle-même est moins importante que la modification qui s'est graduellement faite dans les éléments constituant l'immigration japonaise. Au lendemain de la guerre, c'est-à-dire dès la fin de 1905, la Mandchourie méridionale fut envahie par de véritables bandes d'aventuriers japonais, presque tous gens de la plus basse classe, venus pour chercher fortune dans un pays qu'ils considéraient comme une proie. Parmi eux, les uns se fixaient dans les villes ouvertes, tentant, sans beaucoup d'entrain, l'exercice de leur métier; les autres essayèrent sans plus tarder de s'établir sur les terres abandonnées à proximité de la voie ferrée. Ni les uns ni les autres ne réussirent, faute avant tout d'une préparation, et parfois d'une moralité suffisantes.

Les autorités japonaises s'en aperçurent d'ailleurs fort vite, et sous leur impulsion, comme c'est d'ailleurs toujours le cas des phénomènes sociaux qui se produisent au Japon, eut lieu une seconde tentative d'immigration, celle de 1906, comprenant une foule de petits commerçants, tailleurs, perruquiers, droguistes, restaurateurs, etc., avec tout un cortège d'établissements de plaisir. Le succès ne fut peut-être pas très grand; mais les derniers venus purent tout au moins subsister, tandis que, dès 1907, les premiers se voyaient contraints de rentrer au Japon, d'où ce grand courant de retour, qui fit considérer peut-être un peu vite comme compromise à tout jamais l'immigration japonaise en Mandchourie.

A l'heure actuelle, le Japon semble d'ailleurs faire une sélection nouvelle, et au lieu des petits marchands et de leur cortège ordinaire, il désire établir en Mandchourie des hommes capables de mener de grandes affaires et d'employer des capitaux. A vrai dire, pendant un temps, il a essayé encore une autre immigration, celle des ouvriers agricoles. L'année 1908 a vu plusieurs tentatives de ce genre, et le 2 février dernier, le comte Komura préconisait une colonisation de cette nature. Malheureusement, comme le fit remarquer le comte Okuma, le Japonais n'est pas fait pour coloniser un pays dont le climat est aussi rigoureux et le genre de vie aussi difficile que ceux de la Mandchourie. « Le paysan de Mandchourie a un grand avantage sur son frère du Japon : il est de constitution plus robuste, sa force musculaire

est plus grande, il a plus de persévérance à sa tâche et son caractère est plus docile. Il fournit un travail des plus ardues et son genre de vie, comme son salaire, sont plus modestes que ceux du Japonais. L'ouvrier des champs de la Mandchourie pourrait être, avec avantage, employé au Japon, tous frais de voyage payés. Et cependant le comte Komura propose l'envoi d'émigrants japonais en Mandchourie. C'est de la folie. » Quelques jours après, le comte Okuma ajoutait : « Certains hommes d'Etat soutiennent l'opinion qu'en vue de disposer, au moins en partie, de l'excédent de la population du pays, 100.000 individus pourraient être envoyés annuellement en Corée et en Mandchourie dans un but de colonisation. Une telle manière de voir repose sur une erreur et l'idée serait difficilement réalisable. Les soi-disant émigrants, qui sont des travailleurs à gages, préfèrent naturellement aller là où ils peuvent gagner davantage, et il est plus que probable qu'ils ne consentiraient pas, quels que soient les encouragements qu'on leur prodigue, à aller dans des pays comme la Corée et la Mandchourie où la demande de main-d'œuvre n'est pas abondante et où les salaires sont peu élevés. Ce qui est nécessaire au développement des ressources de la Corée et de la Mandchourie c'est le capital et la science de son utilisation. »

Il semble bien que le gouvernement japonais soit maintenant entièrement de l'avis du comte Okuma, car toute tentative de colonisation agricole paraît avoir été abandonnée depuis lors. Mais, à Tokyo, on a parfaitement compris que si les ouvriers agricoles japonais ne peuvent réussir en Mandchourie, et si les petits marchands, avec leurs accessoires, ne sont que des éléments de richesse et d'influence en somme médiocres, le champ reste ouvert aux grosses entreprises commerciales et industrielles ; et ce sont précisément les commerçants et les industriels de la classe au moins moyenne que le Japon s'efforce depuis quelques mois de faire venir dans le pays en facilitant leur installation. C'est cet élément dont la venue a provoqué la recrudescence d'émigration que les statistiques les plus modérées constatent elles-mêmes. Bien qu'un peu tardivement, le Japon s'est rendu compte que ses nationaux avaient besoin, pour réussir dans un nouveau champ d'action, de l'appui financier et des conseils économiques et techniques de la métropole, et l'on s'efforce actuellement de constituer des groupements financiers destinés à soutenir, surtout à leur début, les entreprises nouvelles. Loin de constituer un recul, cette situation, ainsi envisagée par le gouvernement de Tokyo, apparaît comme grosse de promesses, et elle se trouve d'ailleurs singulièrement favorisée par le développement qu'a pris l'exploitation du chemin de fer de la Mandchourie du Sud. Le seul élément d'insuccès qui subsiste, c'est l'insurmontable aversion du commerçant chinois, plus large en affaires, et, il faut le dire, moins porté à discuter et à éluder les contrats, pour le commerçant japonais, aversion qui n'a d'égale que la

défiance des autorités provinciales ou locales à l'endroit des nationaux de l'empire insulaire.

Il est évident, après l'insuccès des premières tentatives, que la Mandchourie, et peut-être même la Corée, ne seront pas pour le Japon les colonies de peuplement que d'aucuns avaient cru devoir découvrir au lendemain du traité de Portsmouth. Il faut d'ailleurs avoir peu réfléchi aux conditions respectives de la Mandchourie et du Japon pour penser que les colons japonais pourraient aisément, et sans des mesures de spoliation d'une brutalité extraordinaire et par trop criante, s'emparer du sol mandchourien et le mettre en valeur. La population locale est trop fortement armée pour la concurrence vitale, pour qu'une substitution de l'élément japonais à l'élément chinois en Mandchourie fût possible. Déjà en Corée, où ils rencontrent une population singulièrement moins travailleuse et solide, les Japonais sont loin de trouver place nette, et on peut demander s'il n'y a pas un sensible recul sur les idées coloniales du début. Mais, par contre, on peut croire qu'avec de l'argent — surtout en empruntant à un taux modéré en Europe pour placer à un taux beaucoup plus rémunérateur en Extrême-Orient — les Japonais pourront obtenir en Mandchourie des avantages commerciaux et industriels du même genre que ceux que les autres étrangers ont obtenus dans d'autres régions du Céleste Empire. La situation des Nippons est même d'autant plus favorable qu'ils exercent sur le pays une prédominance politique appuyée par la présence d'une armée d'occupation à laquelle le traité de Portsmouth permet d'avoir en permanence l'effectif d'une division. Et on voit que, s'il était absurde de se représenter la Mandchourie comme une sorte de Far West où la colonisation agricole japonaise ferait rapidement tache d'huile, il serait à peine moins erroné de s'imaginer que les entreprises des Nippons dans cette partie de l'empire chinois soient dorénavant abandonnées.

L'ENTENTE SINO-JAPONAISE

EN MANDCHOURIE

Nous avons donné, dans notre dernier Bulletin, un compte rendu de l'accord général intervenu à la date du 24 août, entre le Japon et la Chine, à propos de la Mandchourie. Nous annonçons, pour une date prochaine, un règlement définitif sur toutes les questions. Ce règlement a suivi de très près l'accord préliminaire : il date du 4 septembre 1909. Il comprend deux parties : 1° celle concernant les matières d'intérêt commun en Mandchourie ; 2° celle concernant le territoire de Tchien-tao.

Voici le texte de ce double arrangement :

I. — Le gouvernement du Japon et le gouvernement de la Chine, animés du désir de consolider les relations d'amitié et de bon voisinage entre les deux empires par le

règlement définitif des matières d'intérêt commun en Mandchourie, et en écartant pour l'avenir toute cause de malentendu, sont convenus des stipulations suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement de la Chine s'engage, dans le cas où il entreprendrait la construction du chemin de fer entre Hsin-minn-ting et Fakoumène, à s'entendre au préalable avec le gouvernement du Japon.

ART. 2. — Le gouvernement de la Chine reconnaît que le chemin de fer entre Tr-chi-tchao et Inkoou est un embranchement du chemin de fer sud-mandchourien; et il est entendu que ledit embranchement sera remis à la Chine, en même temps que le chemin de fer sud-mandchourien, à l'expiration du terme de la concession relative à la ligne principale.

Le gouvernement chinois consent, en outre, à l'extension dudit embranchement jusqu'au port d'Inkoou.

ART. 3. — En ce qui concerne les mines de charbon de Fou-choun et de Yen-tai, les deux gouvernements sont tombés d'accord comme suit :

1° Le gouvernement chinois reconnaît le droit du gouvernement du Japon sur l'exploitation desdites mines;

2° Le gouvernement du Japon, eu égard à la pleine souveraineté de la Chine, s'engage à payer au gouvernement de la Chine une taxe sur le charbon extrait de ces mines. Le taux de cette taxe sera séparément fixé sur la base de la taxe la plus basse sur le charbon produit dans tout autre lieu de la Chine;

3° Le gouvernement de la Chine consent à ce que le tarif le plus bas du droit d'exportation du charbon produit en tout autre lieu de la Chine soit appliqué au charbon de ces mines;

4° L'étendue de ces mines ainsi que tous les autres règlements de détail seront séparément arrêtés par les commissaires spécialement nommés à cet effet.

ART. 4. — Toutes les mines situées le long du chemin de fer Antoung-Moukden et de la ligne principale sud-mandchourienne, à l'exception de celles de Fou-choun et de Yen-tai, seront exploitées comme entreprises collectives des sujets japonais et chinois, sur la base des principes généraux qui ont été arrêtés en 1907 entre le vice-roi des trois provinces orientales, le gouverneur de Moukden et le consul général du Japon à Moukden.

Le règlement des détails à l'égard de ces mines sera, en temps voulu, arrêté par le vice-roi et le consul général du Japon.

ART. 5. — Le gouvernement du Japon déclare qu'il n'a aucune objection à faire à la prolongation du chemin de fer Pékin-Moukden jusqu'à la muraille de la ville de Moukden.

Les mesures pratiques relatives à cette extension seront déterminées par les autorités locales japonaises et chinoises, ainsi que par les experts techniques.

En foi de quoi, etc.

II. — Le gouvernement du Japon et le gouvernement de la Chine, désireux d'assurer aux habitants chinois et coréens dans la région frontière les bienfaits de la paix permanente et de la tranquillité, et estimant qu'il est essentiel pour atteindre ce but que les deux gouvernements, ayant en vue leurs relations de cordiale amitié et de bon voisinage, reconnaissent le fleuve Tioumen comme frontière entre la Chine et la Corée et règlent, dans un esprit de concession mutuelle, toutes les matières qui s'y réfèrent, sont convenus des stipulations suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Les gouvernements du Japon et de la Chine déclarent que le fleuve Tioumen est reconnu comme frontière entre la Chine et la Corée, et que, dans la région de la source de ce fleuve, la ligne de frontière partira du monument de la frontière pour suivre le cours du ruisseau Shihyisch-oueï.

ART. 2. — Le plus tôt possible après la signature du pré-

sent arrangement, le gouvernement de la Chine ouvrira les villes ci-dessous mentionnées à la résidence et au commerce des étrangers; et le gouvernement du Japon pourra y établir des consulats ou des succursales de consulat. La date de leur ouverture sera séparément déterminée : Lung-ching-teun; Chuntza-chie; Toutaokou et Paitsaokou.

ART. 3. — Le gouvernement de la Chine reconnaît comme auparavant le droit de résidence des sujets coréens dans les terrains d'agriculture au Nord du fleuve Tioumen. Les limites en sont indiquées dans les cartes ci-annexées.

ART. 4. — Les sujets coréens résidant sur les terrains d'agriculture dans les limites de résidence mixte au Nord du fleuve Tioumen seront soumis à la loi de la Chine et à la juridiction des autorités, sur le pied d'égalité avec les sujets chinois eux-mêmes, en matière de taxes et de toute autre mesure administrative.

Toutes les affaires civiles et criminelles relatives à ces Coréens seront examinées et décidées par les autorités chinoises, conformément aux lois chinoises, et d'une manière juste et équitable. Un fonctionnaire consulaire japonais ou un fonctionnaire dûment autorisé par lui sera autorisé à assister librement aux délibérations du tribunal, et, toutes les fois qu'il s'agira de l'audience d'une affaire importante pouvant entraîner une condamnation capitale, préavis sera donné aux fonctionnaires consulaires japonais. Dans les cas où ceux-ci jugeront que la décision a été rendue contrairement à la loi, ils auront le droit de demander aux autorités chinoises la révision de l'affaire qui sera jugée à nouveau par les fonctionnaires spécialement choisis en vue de faire rendre une sentence conforme à la justice.

ART. 5. — Le gouvernement de la Chine s'engage à ce que les terres et les constructions possédées par les sujets coréens dans les limites de résidence mixte au Nord du fleuve Tioumen soient pleinement protégées de la même manière que les propriétés des sujets chinois. Des bacs seront établis sur le fleuve Tioumen dans les endroits convenablement choisis, et les habitants des deux côtés seront libres de traverser le fleuve. Il est toutefois entendu que les personnes portant les armes ne seront pas autorisées à traverser la frontière sans préavis officiel à ce sujet; il en sera de même des personnes qui ne seraient pas en possession de passeports.

En ce qui concerne les céréales originaires du pays, à l'intérieur des limites de résidence mixte, les sujets coréens seront autorisés à les exporter, si ce n'est en temps de disette. En cas de disette, l'exportation en pourra être prohibée. Les bois et herbes combustibles seront traités en conformité des pratiques jusqu'ici suivies.

ART. 6. — Le gouvernement de la Chine s'engage à prolonger le chemin de fer Tchang-tchoun-Kirin jusqu'à la frontière méridionale de Yenchi et à le raccorder à Hoir-yong avec les chemins de fer coréens. La date de l'ouverture des travaux de ce prolongement sera déterminée par le gouvernement de la Chine, s'inspirant des nécessités réelles de la situation et après avoir consulté le gouvernement du Japon.

ART. 7. — Le présent arrangement sera mis en vigueur aussitôt après sa signature. Le bureau japonais à Tchien-tao, ressortissant de la résidence générale, et les fonctionnaires civils et militaires qui y sont attachés, seront retirés le plus tôt possible — dans deux mois — à partir de la signature.

Le gouvernement du Japon établira, dans deux mois de la même date, ses consulats dans les endroits mentionnés à l'article 2.

En foi de quoi, etc.

Cet acte diplomatique met fin à toute une série de difficultés entre les cabinets de Pékin et de

Tokyo, conflits dont nous avons entretenu, en leur temps, nos lecteurs. Il interprète et complète le traité du 22 décembre 1905, conclu entre le Japon et la Chine, après la guerre contre la Russie, dont certaines clauses prêtaient à équivoque. Mais nous aurons à revenir, dans un prochain Bulletin, sur l'ensemble de la question mandchourienne, qui domine toute la situation internationale de l'Extrême-Orient et ne semble pas généralement très bien comprise en Europe.

PÉRALDA.

La Marine de Guerre Japonaise

Histoire.

Si le développement de la marine de commerce du Japon est, pour employer l'expression du correspondant du grand journal anglais le *Times* : « one of the most wonderful features in the recent progress of Japan », celui de la marine de guerre n'est pas moins merveilleux. Aussi, après avoir raconté ici l'histoire de la première, il nous a semblé intéressant de résumer également ce que nous avons pu apprendre concernant l'évolution de la marine de guerre militaire de ce curieux pays.

Antérieurement à la période du Meiji, autrement dit avant la révolution qui, en 1868, mit sur le trône des Mikados l'empereur actuel Mutsuhito, on ne connaissait dans le pays du Soleil levant, en fait de navires de guerre, que de pauvres jonques en bois, très pittoresques dans leurs formes archaïques et leurs brillants ornements, mais pauvrement défendues par de mauvaises caronades de fer, portant quelques soldats pittoresquement armés d'arcs, de flèches, de sabres et de hallebardes au tranchant extraordinaire et de quelques mauvais fusils à mèche. Leurs casques et leurs cuirasses, en plaquettes de fer laqué et doré, réunies par des cordonnets de soie, étaient de véritables objets d'art, reliques des anciens âges. Tout cela était absolument insuffisant pour entrer dans le concert mondial moderne avec les peuples d'Europe et d'Amérique qui commençaient à forcer les portes de l'Extrême-Orient.

Les misérables petites jonques à voile, de quelques dizaines de tonneaux de jauge, ne pouvaient songer à entrer en lutte avec les puissants et lourds navires à vapeur que les Etats-Unis, puis l'Angleterre, la France et les autres puissances européennes envoyaient, dès 1863, bombarder les ports du Japon, en représailles de quelques mauvais traitements imposés par les Japonais à leurs nationaux naufragés sur les côtes.

Très désireux de rester absolument maîtres chez eux et fort honteux de s'être ainsi laissé battre, malgré leur courage bien connu, les Nippons, en gens essentiellement intelligents, comprirent bien vite la portée du proverbe latin *Et fas est ab hoste doceri*. Mettant donc pour un moment de côté

leur orgueil national, ils prirent l'énergique résolution d'emprunter aux étrangers leurs connaissances en art militaire et en constructions navales, avec l'intention bien décidée de les égaler d'abord, de les dépasser ensuite, puis de remercier leurs instructeurs et de tout faire par eux-mêmes, le jour où, forts des leçons reçues, ils pourraient marcher seuls. Ce programme, tout ambitieux qu'il paraisse au premier abord, a été réalisé de tout point, grâce à l'intelligence, à l'énergie et au patriotisme du peuple qui se l'était tracé, aidé par une patience que l'on ne connaît nulle part aussi grande, si ce n'est peut-être en Chine.

Nous avons raconté comment les Japonais furent amenés, dès 1600, à construire des navires de commerce sur le modèle européen avec l'aide du pilote anglais Will Adams.

Ce ne fut guère qu'en 1869 que l'on s'occupa de la marine de guerre et l'histoire de ses débuts mérite d'être racontée, car elle est tout à l'honneur de la France qui en fut la première instigatrice.

Voici les faits tels que je les trouve racontés dans le journal de voyage de mon père qui visita le Japon en mai et juin 1867. En sa qualité de lieutenant de vaisseau en retraite de la marine impériale française, il s'intéressait particulièrement aux questions concernant les marines étrangères et visita avec une curiosité toute patriotique l'arsenal récemment créé à Yokosuka et son annexe de Yokohama.

L'arsenal de Yokosuka (ou Yokoska).

M. Léon Roches, ministre de France au Japon, avait eu le talent de plaire au Taïcoun, et il lui persuada de se créer une armée instruite et armée à l'européenne. Il obtint du gouvernement français l'envoi d'une mission militaire composée de quelques officiers, parmi lesquels étaient les capitaines Chanoine, Dubousquet, Melso, etc., et qui furent chargés de former des officiers et des instructeurs pour l'armée japonaise à Yokohama. Ils eurent rapidement un tel succès que le Taïcoun voulut bientôt avoir une marine également organisée par des ingénieurs et des officiers français. On commença par créer à Yokohama un petit arsenal de réparations et une fabrique d'armes où l'on fondit de petits canons de campagne rayés en bronze d'après nos modèles. On utilisa pour cela une usine créée par un ancien officier de la marine française, M. de Rotrou. Puis on se décida à créer non loin de Yokohama, au village de Yokoska, un arsenal de construction pour des navires de guerre. Le gouvernement français, sollicité par le Japon, conseillé par le ministre de France, M. L. Roches, consentit à prêter au gouvernement japonais les services d'un ingénieur du génie maritime, M. Verny. Celui-ci fut autorisé à recruter dans nos arsenaux et les usines de la marine le personnel qu'il jugea nécessaire pour le seconder dans cette œuvre importante, grâce aux indications fournies par M. Emile Bertin, ingénieur des constructions navales et membre de l'Institut,

qui succéda à MM. Verny et Thibaudier à l'arsenal de Yokoska. J'ai pu retrouver à Cherbourg M. L. Mélingue, ancien maître-charpentier de cet arsenal, qui a résidé les quatre premières années de la fondation à Yokoska, où il remplit les fonctions de chef du bureau du dessin, et qui m'a fourni les renseignements suivants sur le personnel du début.

M. Verny, fondé de pouvoirs du gouvernement japonais, engagea, en novembre et décembre 1856, pour une période de quatre années à Paris, Brest, Toulon et Indret, le personnel nécessaire qui fut expédié au Japon en plusieurs contingents, soit par les paquebots des Messageries impériales de Marseille, soit par des navires à voiles, emportant également le matériel nécessaire. Par le paquebot de janvier 1866, partit M. Reynaud de Lyques, du port de Toulon, conducteur des travaux hydrauliques, qui fut chargé de ce département à Yokoska, où il mourut en mars suivant à peine arrivé. Avec lui étaient partis : MM. Dumont, de Toulon, maçon-briquetier ; Bastien, de Cherbourg, charpentier ; Martin, quartier-maître de la marine capitaine d'armes ; Guillemin, quartier-maître, mécanicien, d'Indret ; venaient de Brest : Leostic, charpentier ; Pont, charpentier plongeur ; Cordener calfat ; Daniel, dessinateur ; Soudaire, ouvrier en fer ; Michaud, chaudronnier forgeron ; Mange, mécanicien ; enfin Constantin, chaudronnier en cuivre, provenant de Toulon et deux autres dont les noms manquent. En avril 1866, le trois-mâts à voiles *John-Marie* partait de France pour le Japon avec quelques employés et une partie du matériel nécessaire à la construction des premières habitations et ateliers ; il fut suivi, en mai de la même année, par un autre trois-mâts à voiles, le *Mongol*, qui partit de Marseille avec un autre contingent d'employés et du matériel.

Par le paquebot du 19 avril 1866, partirent de Marseille : M. Verny, le directeur de l'arsenal avec son secrétaire M. de Montgolfier ; le médecin de première classe de la marine, Savatier, chargé du service médical ; L. Mélingue du port de Cherbourg, maître entretenu, charpentier et chef du bureau du dessin ; Boël photographe, Licioni ; de Corse, marin, chef de manœuvre, et Auguste, domestique de M. Verny, avec un certain nombre d'autres.

En mai 1866, le paquebot de Marseille emmenait : MM. Gautrin, chef mécanicien et maître principal d'Indret ; Mercier, commis du service administratif, chef comptable, de Brest.

En novembre 1866 arriva à Yokoska (par le paquebot) M. Florent chef des travaux hydrauliques du port de Brest, venant remplacer M. Reynaud de Lyques à la tête de ce service.

Les noms des autres employés de l'arsenal en 1866 étaient les suivants : Salaün, de Brest, ouvrier en fer ; Pélicot, dragueur, de Toulon ; Pillard, voilier, de Cherbourg ; Anquetil, des travaux hydrauliques et Eudes, maçon, du même port ; Kerdraon, ouvrier en fer, de Brest ; Letrotter, forgeron, de Lorient ; Bazin et ses deux fils, ainsi que Dorel, commissionnaires, de Brest ; Pélicot et Michaud,

de Toulon ; Hérisson, de Cherbourg ; Kerdraon, mécanicien, de Brest ; M. Letister et Anquetil, charpentiers-menuisiers ; Jauffret, dessinateur ; M. Despaigne, dessinateur aux travaux hydrauliques fut recruté au Japon. Un certain nombre des membres de cette petite colonie française étaient mariés et avaient avec eux leur femme et leurs enfants ; c'étaient les suivants :

M. Verny et un enfant, M. Mercier et un enfant ; M. Savatier et deux enfants ; M. Mélingue et un enfant ; M. Florent et un enfant ; M. Anquetil et deux enfants ; M. Pillard et trois enfants ; M. Letister et deux enfants ; M. Michaud et deux enfants ; M. Gautrin et sa femme (deux enfants en France) ; M. Guillemin et sa femme, sans enfants. En tout on comptait à Yokoska en 1866 un total de 34 hommes, 11 femmes et 15 enfants, soit en tout 60 personnes auxquelles il faut ajouter l'aumônier, missionnaire des Missions étrangères, assurant le service religieux en 1867, M. l'abbé Marin.

Le matériel emporté par le *John-Marie* se composait de la machine et de la chaudière du petit vapeur *Yokoska*, construites au Creusot ; d'une drague à vapeur et de ses accessoires, d'un ponton mâturé et d'un chaland (ces trois bateaux complètement démontés), des rivets et accessoires les concernant. Les trois coques en fer avaient été construites à Chalon-sur-Saône. Le voilier emportait en outre un certain approvisionnement de matériaux tels que tôles, cornières, rivets en fer. Le matériel apporté à Yokoska par le *Mongol* consistait en plusieurs machines à bois, un certain approvisionnement de matériel et tous les éléments d'une cale de halage avec son chariot roulant, pour la réparation à sec des navires.

Dès les deux premières années, on construisit à Yokoska un vapeur en bois, le *Yokoska*, de 25 mètres de long, et deux chaloupes à vapeur, en bois, de 16 mètres de long, ainsi que deux bateaux de rivière à vapeur, en bois, de 50 mètres de long, dont l'un s'appela le *Kami Maru*.

Le personnel était royalement payé. Le directeur, M. Verny, devait toucher de 90 à 100.000 francs et avait un crédit illimité pour les achats de matériel en France. Les quatre chefs de service recevaient la paye suivante : Florent, 400 dollars mexicains par mois, soit 2.000 francs ; Mercier, 300 dollars ou 1.500 francs ; Mélingue, 225 dollars au début, fut augmenté à 250 dollars ou 1.250 francs par mois. Pour les autres la paye variait de 60 à 120 dollars, soit de 300 à 600 francs par mois. On comptait en plus, de 1.200 à 1.500 ouvriers terrassiers ou manœuvres japonais.

Voici maintenant ce que je trouve dans le journal de voyage de mon père au sujet de sa visite à cet arsenal, le 10 mai 1867 :

« Embarqué sur le *Kien-chan*, aviso de la marine française, commandé par le lieutenant de vaisseau Trèves, à Yokohama, faisant route pour la petite baie de Yokoska. Après une heure et demie d'une navigation fort agréable, nous passions à distance de l'île Matsu-sima, véritable corbeille (de verdure) et un quart d'heure après, donnant dans la passe, large d'une encablure

et demie entre les pointes Pierce (Peary?) au Nord et Marcy au Sud, nous entrions dans la baie et venions mouiller à petite distance de l'établissement maritime dont la France est en train de doter le Japon.

« Mettant pied à terre, nous avons trouvé sur le wharf le duc de Penthièvre et le comte de Beauvoir, accompagnés de M. Verny, le directeur, et de presque tout le personnel de l'établissement. C'est une véritable colonie française comptant 60 personnes et qui tend à s'augmenter puisque plusieurs employés sont mariés et ont des enfants. M. Verny est un officier du génie maritime prêté au Japon par le gouvernement de la France. Il a entrepris la construction d'un arsenal en même temps que l'instruction du personnel destiné à le faire marcher entièrement. Entouré d'hommes actifs, entreprenants et capables, pris à Indret et dans nos arsenaux, il dispose d'un personnel excellent, animé du meilleur esprit et d'une confiance absolue dans l'homme qui le dirige. Ce n'est pas tout. M. Verny a su conquérir l'affection et le dévouement de ses employés, qui tous font de lui les plus grands éloges. M. Florent, qui dirige sous ses ordres les travaux hydrauliques, MM. Boël et de Montgolfier, le chirurgien de 1^{re} classe de la marine Savatier, chargé du service médical, et tous les employés avec qui j'ai pu causer ne tarissent point sur son compte.

« La petite colonie est bien fondée, bien unie et dans des conditions qui la rendent agréable à tous, au haut d'une colline qui domine tout l'arsenal et qui commande une vue ravissante des environs; au milieu d'un jardin bien tracé s'élèvent deux maisons très confortables pour le directeur et le chirurgien en chef. En bas, dans le prolongement des ateliers, se trouvent les demeures des employés, des casernes pour les ouvriers, un club avec une salle de billard, cabinet de lecture et une petite bibliothèque, une chapelle pourvue d'un excellent harmonium d'Alexandre, tenu par M. Boël, pendant les offices célébrés par l'abbé Marin, aumônier à demeure de l'arsenal. C'est avec un grand plaisir que j'ai constaté les éléments d'ordre et de stabilité dans la colonie naissante. Tout cela lui donne un cachet de fixité trop rare dans nos établissements éloignés.

« Nous avons visité les travaux avec un grand intérêt. Avant de passer aux constructions à terre, je dois dire quelques mots de la baie, l'élément le plus important dans un arsenal.

« Située entre les deux baies marquées sur les cartes anglaises des noms de Powhatan et Susquehanna, la baie d'Yokoska, ouvrant au Nord par une passe étroite, se prolonge au Sud en forme de poire, sur une profondeur d'un mille et demi et sur une largeur maximum d'un mille. A l'œil, elle semble fort petite; elle l'est davantage, en réalité, car les fonds maxima, de 12 brasses dans la passe, baissent subitement à 6 et à 4 brasses. Le fond de la baie sur une bande d'un demi-mille n'a guère que 2 brasses à mer basse, et en réalité le mouillage accessible aux grands navires n'occupe pas les deux tiers du bassin qui m'a paru

trop petit, je dois le dire, pour servir de vestibule à un établissement maritime important. Ce fait a dû frapper les auteurs du plan; mais il paraît que, étant donnée la condition imposée par le gouvernement japonais de choisir le point le plus rapproché de Yedo, il était impossible de trouver mieux. Je le crois sans peine: les baies voisines plus grandes en apparence sont beaucoup moins profondes. A Yokoska il y aura beaucoup à faire pour permettre aux navires l'accès du bassin, de la cale de halage et des cales de construction. On y a pourvu; un énorme bateau dragueur d'une grande puissance est déjà arrivé d'Europe et on aura eu le temps de le faire monter et fonctionner avant l'achèvement du bassin et des cales.

« Le peu de profondeur de l'eau n'a pas été le seul inconvénient; le terrain sur lequel s'élève l'arsenal était coupé de pitons, de mamelons, qu'il a fallu raser et niveler, et par une chance particulièrement désastreuse, à la place du bassin de radoub se trouvait une colline de tuffeau, haute de 60 pieds, qu'il a fallu enlever avant de donner le premier coup de pioche en contrebas. En France, où la question de dépense préoccupe trop peu nos ingénieurs, ces contretemps ne sont pas rares.

« J'ai vu fonder un immense établissement sur des pilotis de 45 pieds et creuser dans le roc vif une darse qui en baignait les murs (1). En tout cas M. Verny n'est point responsable de la situation: les plans viennent de France, de Paris, revêtus sans doute de la sanction du Conseil des travaux. Cette circonstance m'a étonné. J'avais cru M. Verny entièrement et seul responsable de son entreprise, que je croyais toute personnelle. Il m'a détrompé; tout en étant au service du Japon, il reste pour ainsi dire sous les ordres du ministre. « Je n'aurais pas duré un mois, me disait-il, si les Japonais n'avaient vu en moi un agent de la France. » L'arsenal de Yokoska est donc, par le fait, la création du gouvernement français; à ce point de vue, elle devient doublement intéressante.

« Quand on arrive de la mer, l'œil est grandement surpris à la vue d'un immense bâtiment rangé en bataille, au fond de la baie. C'est la corderie à deux étages; l'apparence en est superbe; je n'ai pu cacher mon étonnement en voyant que la première construction achevée de l'arsenal fût la moins utile de toutes, celle qu'on pouvait reléguer au dernier plan d'urgence et dont même il était facile de se passer tout à fait.

« Cet attrape-l'œil ne mesatisfaisait point. C'est plus sérieux que je ne pensais. On s'est défié de la versatilité des Japonais, on a craint que leur engouement pour les nouveautés européennes, qui les fait dépenser des sommes folles, ne leur créât rapidement des embarras de finances.

« Puisque nous nous chargeons de la création d'un arsenal, il fallait en sortir à notre honneur. Le meilleur moyen était d'engager assez avant les Japonais pour qu'ils ne pussent reculer et de leur

(1) Il s'agit évidemment ici des bâtiments dits de la manutention militaire et de la darse Chantereyne de l'arsenal de Cherbourg.

faire faire tout de suite les plus grosses dépenses. On a donc fait venir un outillage complet pour des ateliers capables de produire des machines de 500 chevaux et pour tout le reste de l'arsenal. Ces machines, il a fallu les monter et les abriter, et c'est pour cela qu'on a élevé la corderie située, d'ailleurs, sur la partie du sol qui, naturellement de niveau, a permis de l'aborder avant les autres ateliers.

« Avec cet engouement dont je parlais tout à l'heure, les Japonais ont acheté de toutes mains des bâtiments à vapeur. Indignement trompés dans la plupart de ces marchés, ils ont cependant quelques bons navires. Mais bons comme mauvais, tous périssent entre leurs mains par le manque absolu d'entretien et des soins les plus élémentaires de conservation. Le plus grand service qu'on puisse leur rendre serait de créer le plus tôt possible des bassins et des cales de halage qui permettent de visiter et de réparer les carènes de ces bâtiments. Les travaux du bassin d'Yokoska n'offrent pas de difficulté sérieuse : le terrain de sédiment récent n'a pas encore la consistance rocheuse et se taille à merveille; il en est de même des cales de halage dont les approches pourraient se faire à la drague.

« L'achèvement de ces travaux pourrait en outre rendre au commerce et aux marines de guerre étrangères des services inappréciables qui seraient une ressource financière. Il est donc à désirer qu'ils se poursuivent avec la plus grande activité.

« La corderie et les bureaux et magasins provisoires sont entièrement construits en bois, à la japonaise, c'est-à-dire très légèrement. Une briqueterie qui fonctionne permettra de faire, par la suite, des bâtiments plus solides et moins exposés au feu. La découverte récente, par M. Boël (1), des éléments nécessaires pour faire des briques réfractaires, permettra de construire à un bon marché relatif les fours et les hauts fourneaux. Le bassin en cours d'exécution aura 100 mètres de long. On se propose d'en faire un second plus considérable (il fut décidé de le faire de 115 mètres). J'ignore les dimensions des cales de halage projetées.

« Sur les chantiers j'ai vu un petit vapeur de 40 chevaux (le *Yokoska*, dessiné à Paris) destiné à remplacer la chaloupe à vapeur (le *Shisoka*), qui met en relations, deux fois par semaine, l'arsenal et Yokokama, et deux chaloupes de 40 chevaux chacune qui serviront au touage des chandlans à vase. Ces constructions sont presque achevées. Les bois sont magnifiques, les pièces droites et les gabords sont en orme (keaki) d'un grain et d'une dureté bien supérieurs aux nôtres; la membrure est en bois de camphre, très commun dans tout le Nord de la Chine et le Japon. J'ai vu les ouvriers japonais au travail sous la direction de nos contremaîtres. Le charpentage est bien fait, ajusté avec une grande précision, mais le bois très vert jouera et ces constructions n'auront pas de

durée; le travail est lent, mais cela tient surtout aux outils qu'on n'a pu encore faire changer. »

Parmi les navires vendus au gouvernement japonais par diverses puissances, dont parle plus haut le commandant Fauvel, il y a lieu de noter le *Kai-yuo-mai*, qu'il vit dans la baie de Yokohama, portant toujours le pavillon hollandais, n'ayant pas encore été payé intégralement.

Quelques jours après, M. Fauvel visitait à Yokohama une usine construite par M. de Rotrou, ancien officier de la marine française, et devenue, depuis l'arrivée de M. Verny, l'annexe de l'arsenal de Yokoska. Elle fut dirigée provisoirement par le personnel du second service de cet arsenal, composé de M. Gautrin, chef mécanicien, assisté de trois contre-maîtres mécaniciens, Guillemain, Constantin et Mange. Tout y était construit en planches, même la fonderie qu'il fallait arroser et veiller chaque fois qu'on faisait une coulée. « L'outillage en cours de montage, dit M. Fauvel, permettra de construire avant un an des machines à vapeur de force moyenne. Déjà deux petites machines à hélice de 10 chevaux, destinées à des chaloupes remorqueurs, sont sorties de ces ateliers. J'y ai vu les chaudières de l'*Imperator*, charmant yacht à vapeur offert il y a quelques années par la reine d'Angleterre au Taïcoun. Elles étaient tellement incrustées (de dépôts calcaires) que si on les avait chauffées à la pression voulue elles auraient sauté. M. Gautrin, qui sort d'Indret et dirige cet atelier, y a réparé la machine du *Hartford*, flagship américain. Il a sous ses ordres cinq à six contre-maîtres et ouvriers français. En général, les ouvriers japonais sont très mauvais forgerons. »

Le 15 mai, le même journal de voyage constate que le Taïcoun, enchanté des services de la mission militaire française, chargée à Yokohama de l'instruction de ses troupes, sous les ordres des capitaines Chanoine, Dubousquet et Melso, aurait bien vivement désiré confier également l'instruction de sa flotte à des officiers français. Sur la demande qu'il en a faite à M. L. Roches, le ministre anglais sir Harry Parkes s'est ému et a revendiqué pour son pays cette mission. Il est facile de comprendre comment le Taïcoun et surtout M. Roches ont accédé à cette demande qui va placer la marine du Japon sous la direction des Anglais.

« C'est bien drôle, disait l'autre jour un Samouraï intelligent; le Taïcoun sait bien que les Anglais ont vendu des navires et donné des instructeurs au prince de Négato et à d'autres Daïmios ses ennemis. Comment se fait-il qu'il leur confie l'instruction de sa flotte? » Puis se ravisant, il ajoutait malignement: « C'est sans doute pour que sa marine soit plus belle et plus forte que celle de Négato. » « Sans doute », répondit Melso, qui m'a raconté ce détail.

L'école navale.

Sir Harry Parkes réussit donc sans peine à persuader au gouvernement japonais de confier l'instruction des futurs officiers et marins de sa marine à un petit groupe d'officiers et d'hommes

(1) Ou plutôt par M. Dumont, briquetier, me dit M. L. Mélingue.

de la marine britannique sous la direction du commodore Tracey. Ceci se passait en septembre 1867 pendant les derniers jours de la puissance des Shogouns. Cinq mois plus tard la révolution détrônait le dernier de ceux-ci et la mission navale anglaise dut se retirer d'abord à Yokohama, puis enfin abandonner le Japon pour rentrer en Angleterre.

Pendant l'époque troublée qui suivit, quelques-uns des plus puissants Daïmios se donnèrent de toutes leurs forces à l'organisation militaire de leur pays à la mode européenne. L'un d'eux, le prince de Hizen, très désireux de posséder une marine, engagea les services du lieutenant Hawes, de l'infanterie de marine anglaise, comme instructeur d'artillerie à bord d'un navire nommé le *Ryujo Kan*. Cet officier, qui était doué de talents remarquables au point de vue de l'organisation militaire, et qui, en dehors de ses leçons d'artillerie et d'art de la guerre, s'occupait, tant sur le *Ryujo Kan* qu'ailleurs, de quantité d'autres choses, peut être considéré, dit M. H. Chamberlain dans son livre *Things Japanese*, comme le véritable fondateur de la marine de guerre japonaise en ce qui concerne le personnel.

Deux canonnières, sans doute achetées à l'Angleterre, prirent part à la guerre civile. L'une au service du Shogoun était commandée par le capitaine Enomoto, tandis que l'autre, sous les ordres du capitaine Nakamouta, combattait sous le pavillon du mikado.

La première fit sauter la seconde, et Nakamouta échappa à la mort par miracle avec la figure criblée d'éclats.

En 1873, le mikado victorieux redemanda les services des Anglais, et une seconde mission navale, sous les ordres du commandant Douglas de la marine royale, fut envoyée au Japon. Elle se composait de trente personnes, tant officiers que marins. Une école navale fut construite à Tokyo et on y commença l'éducation de jeunes officiers et de matelots qu'on envoyait ensuite servir sur les navires de guerre. Cette seconde mission quitta le Japon six ans plus tard, mais le gouvernement japonais garda à son service quelques officiers instructeurs sur ses navires-écoles pour se tenir au courant des perfectionnements modernes.

Les nouveaux arsenaux.

Revenons maintenant un instant à l'arsenal de Yokoska.

Vers 1870, M. Verny s'adjoignit comme second M. Thibaudier, qui était ingénieur d'escadre à la station d'Extrême-Orient et qui fut son successeur pendant deux ou trois ans. Ils construisirent ensemble plusieurs canonnières en bois, dont le *Seiki* qui vint en Europe en 1878 et visita Cherbourg. Un autre ingénieur de la marine, M. Dupont, passa aussi un an ou deux au Japon dont il étudia les bois de construction.

Après le départ de M. Thibaudier, vers 1880, les Japonais commencèrent la construction des navires en fer à Yokoska. Puis ils demandèrent

au gouvernement français d'autoriser M. E. Bertin, ingénieur des constructions navales, à venir prendre charge de cet arsenal, ce qui fut accordé. M. Bertin y dirigea, de 1886 à 1890, la construction de la première vraie flotte de guerre du Japon, celle qui a gagné contre la flotte chinoise la bataille du Yalou en 1895, et qui a encore honorablement figuré à Port-Arthur et à Tsou-shima dans la guerre russo-japonaise en 1904-1905.

C'est encore M. Bertin qui a commencé en 1887 les deux nouveaux arsenaux militaires de Kuré, dans la province d'Aki, sur la mer intérieure, et Sasebo, à 40 milles de Nagasaki, province de Hizen.

En 1892, le gouvernement japonais fonda, seul, l'arsenal de Maizuru sur la côte ouest dans la province de Tango. Tout récemment, on s'est occupé d'en fonder un cinquième à Mororan, dans le Hokkaïdo, île de Yeso.

Comme il a déjà été parlé de ces divers arsenaux dans les colonnes du Bulletin par M. O'Cabé, qui a également donné la liste des navires construits par M. Bertin, nous y renverrons le lecteur, nous contentant de donner ici les renseignements mentionnés depuis dans le volume intitulé *Jane's fighting ships of the world*, paru en 1908 (1).

1° Yokoska, province de Sagami. Une cale de salage. Préfecture maritime. Un dock ou cale pêche pouvant recevoir le plus grand cuirassé. Il horte le n° 2. Deux autres cales sèches ont les (dimensions suivantes : Cale n° 1, 3 92 pieds anglais) de long sur 82 pieds de large et 22 1/2 pieds de profondeur; cale n° 3, 308 pieds (anglais) de long sur 45 1/4 pieds de large et 17 1/4 pieds de profondeur;

2° Kuré, province d'Aki. Mer intérieure, à l'Ouest de Kobé. Préfecture maritime. Une cale sèche pouvant recevoir un cuirassé de la classe du Takasago. Une forge pour les plaques de blindage dernier modèle;

3° Sasebo, province de Hizen, au Nord de Nagasaki. Dépôt de provisions et de matériel de guerre. Trois cales de construction et trois bassins de radoub, dont le dernier a 160 mètres de longueur. Préfecture maritime;

4° Maizuru ou Maizuru. Province de Tango, côte Nord-Est. Préfecture maritime. Arsenal nouveau;

5° Ominato. Base pour torpilleurs. Cinquième préfecture maritime. On n'y a encore fait aucun travail important d'aménagement, faute de fonds;

6° Port-Arthur, Mandchourie Sud. Une cale sèche, trop petite pour recevoir des grands cuirassés. Deux autres en partie construites par les Russes. Sans doute en ruine actuellement;

7° Tokio. Deux petites cales sèches.

L'album de Jane mentionne encore comme ports de guerre de la marine japonaise :

Nagasaki, avec deux cales sèches de plus de 371 pieds, mais ne pouvant recevoir, faute de

(1) Cette publication est annuelle.

profondeur, aucun navire plus grand que le *Takasago*.

Takeshiki. Dépôt de charbon très bien fortifié et base navale (*advance base*).

Matsmai. Base pour les torpilleurs. En face d'Ominato.

Kobé. Chantier de construction de torpilleurs.

Masampo, en Corée. Base navale.

Enfin l'article antérieur de O'Cabé mentionnait à Akabasu, près Tokyo, un petit arsenal avec ateliers de réparations et de construction de tubes lance-torpilles, de projecteurs et de projectiles en acier.

Les chantiers de construction des grandes compagnies de navigation, par exemple ceux de la Mitsu-Bishi-Kwaisha, à Nagasaki, peuvent en cas de besoin prêter leurs services au gouvernement qui est, par suite, aujourd'hui particulièrement bien outillé pour ses constructions et réparations.

Le *London and China Telegraph*, du 25 mai 1908, nous apprend que le Japon peut déjà fournir des navires de guerre, de petite dimension il est vrai, à la Chine. En 1907, neuf canonnières, représentant une somme de 4.500.000 francs, ont été construites dans les chantiers de Kawasaki, près Kobé. Six de ces navires avaient été commandés par le vice-roi du Hou-kouang et les trois autres par celui du Liang-kiang. On y a aussi construit pour le premier, quatre torpilleurs de seconde classe. Ces mêmes chantiers avaient lancé, le 19 novembre 1907, le premier navire de plus de 1.000 tonnes qu'on ait construit dans des chantiers autres que ceux de l'Etat pour le compte de la marine impériale japonaise. Ce navire, appelé le *Yoko* est un éclairéur d'escadre (*dispatch-boat*) en acier de 1.250 tonnes de déplacement mesurant 280 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur et 17 pieds de profondeur, calant 6 pieds et pouvant fournir 20 nœuds de vitesse. Son armement consistera en huit canons de 18 pouces de calibre et au-dessous. C'est le frère du *Tone*, récemment lancé à Sasebo, et du *Mogani*, qui doit être achevé en 1909 dans les chantiers de la Mitsu-Bishi à Nagasaki.

Ce chantier, voulant rivaliser avec les chantiers anglais, a dès le mois d'avril 1907 organisé deux ateliers pour la construction des turbines, ainsi que des nouvelles halles de montage et d'ajustage et un atelier pour les chaudières. Un bassin d'expériences pour l'étude des carènes y a été également installé par une maison de Glasgow. Il mesure 400 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur et 10 de profondeur.

Les grands cuirassés japonais et la flotte de guerre.

Dès l'année 1907, les Japonais inquiétaient fortement leurs nouveaux alliés les Anglais par la construction et mise en service de leur deux formidables cuirassés le *Satsuma* et l'*Aki*, au sujet desquels un membre de la Chambre des Communes, M. Bellairs, demandait le 31 juillet 1907, au secrétaire de l'amirauté s'il pouvait lui donner

des renseignements sur leur armement. Il désirait surtout savoir si ces navires, construits d'après les données résultant de l'expérience acquise par les Japonais pendant la guerre récente contre la Russie, porteraient un armement spécialisé par l'adoption d'un type unique de lourds canons, confirmant la nouvelle manière de voir acceptée par la marine anglaise, pour ses nouveaux cuirassés du type *Dreadnought*. Le secrétaire de l'Amirauté M. Robertson répondit qu'il n'était pas encore suffisamment documenté pour donner aucun renseignement à ce sujet.

Dans le *London and China Telegraph* du 13 juillet 1908, nous avons trouvé un article intitulé : « La dimension des navires de guerre, qui répond, un an après, à la question ci-dessus. Il est ainsi conçu : « Le *Naval and Military record*, montre que les Japonais sont en train de construire pour leur flotte de grands navires du type du *Dreadnought*, juste au moment où, en Angleterre, les autorités de la marine britannique sont sévèrement critiquées de ne pas continuer à construire des navires de guerre de la classe du *King Edward VII* au lieu de mettre en chantier de grands cuirassés du genre de *Dreadnought*. Or les chefs de la marine du Japon peuvent se baser sur l'expérience qu'ils ont acquise dans la dernière guerre. A ce point de vue ils ont incontestablement la suprématie sur toutes les marines du globe. S'il y avait un avantage quelconque dans des navires de guerre d'un déplacement très modéré tel que celui du *Katori* et du *Kashima*, ils n'hésiteraient certainement pas à construire des navires de ce genre, parce qu'ils peuvent difficilement supporter les lourdes dépenses qu'entraîne forcément la construction de monstres de la force du *Dreadnought*. D'ici quelques années le Japon souffrira de ressources financières réduites, et par suite, tous les plans économiques qu'a invoqués sir William White en faveur de navires de combat de plus modestes dimensions seraient, s'ils étaient acceptables, accueillis avec enthousiasme par le gouvernement japonais. Or il arrive justement que les arguments invoqués en faveur de navires de guerre de dimensions modérées n'ont reçu aucune considération au Japon.

« Immédiatement après la guerre, ils mirent en chantier d'abord le *Satsuma*, de 19.350 tonnes, puis l'*Aki*, de 19.800 tonnes. Chacun de ces navires est armé de 4 canons de 12 pouces, de 12 canons de 10 pouces et de 12 canons de 4,7 pouces. Ces derniers font partie naturellement de l'armement contre les torpilleurs, que le Japon a définitivement adopté pour les croiseurs-cuirassés qu'il construit en ce moment. Or un développement plus complet de la politique japonaise est indiqué par les plans des deux nouveaux bâtiments de combat que l'on va mettre sur les chantiers. Ces deux nouveaux types seront encore plus grands que l'*Aki* et le *Satsuma*. Le bruit court qu'ils déplaceront près de 21.000 tonnes et seront armés avec 12 ou 14 canons de 12 pouces, en outre de 10 pièces de 6 pouces. Ces derniers

canons remplaceront ceux de 4,7 pouces comme armement contre les torpilleurs. Ces navires seront défendus par une ceinture cuirassée d'une épaisseur maxima de 12 pouces. On sacrifiera un demi-nœud de vitesse afin de diminuer leur poids. Tandis que les deux premiers *Dreadnought* japonais étaient construits pour une vitesse de 20 nœuds et demi, les deux derniers navires ne pourront donner que 20 nœuds, ce qui permettra d'obtenir une économie considérable dans leur poids.

« Au point de vue de la politique anglaise, nous ne considérons pas la réduction de poids dans ces deux derniers navires comme une affaire d'importance, parce que, en ce qui concerne la partie stratégique, le Japon se trouve face à face avec des problèmes complètement différents de ceux qui s'imposent à l'attention des autorités britanniques. Le point véritablement important, c'est que sir William White, dans sa glorification du type *King Edward VII* comme le comble de la perfection, ne peut trouver aucun appui de la part des Japonais. Cela passe toute compréhension d'entendre, en face de la politique japonaise, suggérer sérieusement que les autorités britanniques devraient continuer à construire des navires de la taille et de la force du *King Edward VII* alors même que toutes les autres puissances navales suivent avec plus ou moins de constance l'exemple du Japon. »

Quoi qu'il en soit du jugement de l'écrivain du *Naval and military record*, les fonds semblent devoir manquer bientôt aux Japonais, qui seront ainsi forcément arrêtés dans leurs projets d'armements si extraordinaires. Nous lisons en effet, dans le *London and China Telegraph* du 31 août 1908, que dans le conseil de cabinet du 20 août, à Tokyo, le gouvernement avait décidé de réduire le budget des dépenses d'une somme de 20 millions de livres sterling, dont 30 0/0 seront pris sur le budget de la Guerre et 10 0/0 sur celui de la Marine. Le correspondant du *Times* ajoute que le principal caractère du nouveau programme financier comporte, entre autres clauses, l'extension à onze années, au lieu de six, du plan des armements et constructions.

Or, au commencement de l'année 1908, les plans formés en vue du développement de la marine japonaise comportaient le commencement de constructions navales qui, en 1911, devaient avoir augmenté la flotte de combat de neuf cuirassés déplaçant en tout 175.700 tonnes. En plus de ces cuirassés, on devait construire aussi un certain nombre de navires de plus petit modèle, tels que croiseurs et contre-torpilleurs. Le programme comporte d'abord quatre grands cuirassés de 20.800 tonnes de déplacement chacun, soit près de 3.000 tonnes de plus que le *Dreadnought*, avec turbines Parson pouvant donner 20 nœuds de vitesse. Leur artillerie doit comprendre 12 canons de 12 pouces, 18 de 6 pouces; ou bien 10 de 6 pouces et 12 de 4,7 pouces. La puissance en artillerie des nouveaux grands cuirassés japonais est de beaucoup supérieure à celle

des *Dreadnought*. En effet, tandis que celui-ci peut lancer, en une fois, avec toutes ses pièces, un poids de métal de 8.500 livres seulement, le Japonais peut en lancer 12.000 livres. Une bordée de *Dreadnought* est de 6.800 livres comme poids des projectiles, tandis que celle du Japonais atteint 9.400 livres. En dehors des gros cuirassés, il doit y avoir 5 croiseurs-cuirassés ayant chacun 18.500 tonnes de déplacement, soit 1.000 tonnes de plus que le type *Inflexible* de la marine anglaise. Ils seront armés avec 6 pièces de 12 pouces, 14 de 6 pouces et 10 de 4,7 pouces. L'*Inflexible* a 8 pièces de 12 pouces seulement. Dans les deux types, la vitesse sera la même, soit 25 nœuds, obtenue au moyen de machines à turbines. Les navires cuirassés seront accompagnés de deux croiseurs éclaireurs (scouts) de 4.800 tonnes pouvant donner 26 nœuds. Ils auront donc 1.500 tonnes de plus et feront un nœud de plus que le *Boadicea* anglais. On doit aussi construire quatre *destroyers* de 790 tonnes et de 26 nœuds de vitesse.

En 1907, les Forges d'Osaka avaient déjà lancé pour le gouvernement japonais l'un de ces *destroyers*, et le correspondant du *London and China Telegraph* annonçait, le 25 mars 1908, que cet établissement (*Osaka iron works*), bien que commencé avec des capitaux anglais, venait de passer entièrement aux mains des Japonais.

Dans *Jane's fighting ships of the world*, édition de 1908, 10^e année, nous trouvons les détails complémentaires suivants concernant les deux magnifiques cuirassés japonais *Aki* et *Satsuma*.

Le *Satsuma* est en construction à l'arsenal de Yokoska depuis 1906; il doit être lancé en 1909 et déplacera tout armé 13.800 tonnes, comme l'*Aki*. Celui-ci, commencé à l'arsenal de Kuré en 1905, a été achevé en 1908. Les dimensions sont les mêmes pour tous deux, savoir : longueur à la ligne de flottaison, 464 pieds; longueur totale, 479 pieds; largeur au maître beau, 84 pieds; tirant d'eau maximum, 28 pieds trois quarts.

Armement : 4 canons de 12 pouces, 45 calibres, poids 58 tonnes et demie, projectile de 850 livres (chargé de 30 kilogrammes d'explosifs à haute puissance, poudre chinoise d'après les derniers renseignements de la presse française), vitesse maxima, 2.800 pieds par seconde;

12 canons de 10 pouces, 45 calibres, poids 32 tonnes et demie; poids du projectile, 500 livres; vitesse, 2.710 pieds par seconde perçant 10 pouces et demi de fer à 5.000 yards et 13 pouces et demi à 3.000 yards;

12 canons de 4,7 pouces, 45 calibres.

Ces canons, comme toutes les pièces japonaises, sont construits d'après les derniers modèles de la maison Elswick et Vickers et ont les mêmes qualités balistiques. Tous tirent des projectiles chargés d'une poudre à haute puissance explosive fabriquée par les Japonais sous le nom de poudre chimore, qui n'est sans doute qu'une sorte de lyddite. Toutes les pièces de 40 calibres sont chargées à la poudre sans fumée, à base de nitro-cellulose, d'invention japonaise.

Les tourelles des grosses pièces sont mues à la fois par l'électricité et le système hydraulique; on en compte 8 ayant chacune deux canons. Elles sont disposées comme suit: 1 à l'avant, 1 à l'arrière et 3 sur chaque bord.

L'armement des torpilles comporte 4 tubes submergés de chaque bord et 1 submergé à l'arrière. Ils ont 18 pouces de diamètre.

La ceinture cuirassée en acier Krupp a 9 pouces au centre du navire, 6 pouces à l'avant, 4 pouces à l'arrière, le pont a 3 pouces.

Les machines consistent en 2 machines à triple expansion, menant deux hélices. Les chaudières du type japonais *Miyabara* donnent 27.000 HP et 20 nœuds de vitesse. Il y a deux cheminées en tout.

Voici maintenant, toujours d'après le même auteur, les caractéristiques des deux nouveaux cuirassés *derniertype* dont l'un est en construction à Yokoska depuis décembre 1906 et doit être achevé en 1909, tandis que le second est encore en projet:

N. Longueur à la flottaison, 479 pieds; longueur totale, 481 pieds; longueur maxima, 85 pieds; tirant d'eau maximum, 28 pieds un quart.

Armement: 12 canons de 12 pouces, 45 calibres; poids, 58 tonnes et demie; projectiles, 850 livres; vitesse maxima, 2.800 pieds par seconde;

10 canons de 6 pouces, 50 calibres;

12 canons de 4,7 pouces, 50 calibres;

Tubes à torpilles de 18 pouces, 4 sur chaque bord, 1 à l'arrière, tous submergés;

Cuirasse acier Krupp, 6 tourelles, 2 à l'avant, 2 à l'arrière, 2 de chaque bord au milieu, avec chacune 2 canons jumeaux.

Le livre de Jane ne donne pas de renseignements détaillés sur les machines de ces derniers types. Il dit seulement qu'ils seront munis de chaudières (à petits tubes) de l'invention de l'officier japonais *Miyabara*, de turbines *Parson* menant quatre hélices dont la puissance en chevaux se montera à 26.500, ce qui devra donner 20 nœuds de vitesse. Il y aura seulement deux cheminées pour l'ensemble des chaudières.

Comme cette publication est peu connue en France, nous lui emprunterons les spécifications des autres navires de la flotte japonaise dans l'ordre de leur puissance.

NAVIRES DE COMBAT CUIRASSÉS DE 18 NŒUDS ET DEMI

Deux du type *Kashima*, savoir:

Kashima. Construit par *Elswick*, en Angleterre, en mars 1903. Déplace 16.000 tonnes.

Katori. Construit par *Vickers*, en Angleterre, en juillet 1903. Déplace 16.000 tonnes.

Ces navires étant frères leurs dimensions, armement et machines sont pareils.

Dimensions: longueur, 455 pieds à la flottaison; largeur, 78 pieds et demi, tirant d'eau moyen, 26 pieds trois cinquièmes.

Armement: 4 canons *Elswick* modèle 1904, de 12 pouces, 45 calibres, poids 58 tonnes et demie. Projectile de 850 livres; vitesse maxima, 2.800 pieds par seconde. Ils percent 16 pouces de fer à 5.000 yards et 20 pouces à 3.000 yards;

4 canons de 10 pouces, 45 calibres, poids, 32 tonnes et demie. Projectiles de 500 livres avec vitesse maxima de 2.710 par seconde; percent 10 pouces et demi à 5.000 yards, 13 pouces et demi à 3.000 yards; peuvent tirer 3 coups par minute. Mus par l'électricité, l'hydraulique et à la main;

12 canons de 6 pouces, 45,3 calibres; 12 canons de 12 livres; 3 de 3 livres; 6 *Pompoms*.

Torpilles: 5 tubes de 18 pouces, submergés.

Cuirasses de 9 pouces au centre et aux tourelles et de 6 pouces et demi aux extrémités.

Machines: 2 à quatre cylindres verticaux à quadruple expansion avec deux hélices; chaudières *Niclausse*, donnant 17.000 HP et 18 nœuds et demi; charbon, poids normal, 1.200 tonnes; maximum, 2.000 tonnes.

NAVIRES DE COMBAT, CUIRASSÉS DONNANT FACILEMENT 18 NŒUDS

Mikasa. Novembre 1900. Déplace 15.200 tonnes.

Dimensions: longueur à la flottaison, 415 pieds; longueur totale, 432 pieds; largeur, 75 pieds et demi; tirant d'eau maximum, 27 pieds et demi.

Armement: 4 canons de 12 pouces, 40 calibres; 14 canons de 6 pouces, 40 calibres; 20 canons de 12 livres, 8 de 3 livres, 4 de 2 livres et demie, 8 canons *Maxim*.

Torpilles: 4 tubes submergés de 18 pouces.

Machines: 2 à 3 cylindres verticaux, triple expansion, 2 hélices, 25 chaudières *Belleville*, donnant 15.000 HP; surface de chauffe, 37.452 pieds; surface de grille, 1.276 pieds; charbon, 1.355 tonnes; 2 cheminées.

Mis sur chantiers, en 1897, chez *Vickers*, qui a aussi fourni les machines; fini en 1902; sauta en 1905, a été relevé et réparé au Japon.

Shikishima. Construit de 1897 à 1900, au *Thames Iron Works*, près Londres.

Machines de *Humphreys-Clydebank*. Déplace 15.000 tonnes.

Dimensions: 415 pieds de long à la flottaison; 425 pieds longueur totale; largeur, 76 pieds; tirant d'eau maximum 28 pieds un quart.

Armement: 4 canons de 12 pouces, 40 calibres; 14 de 6 pouces, 41 calibres; 20 canons de 12 livres; 8 de 3 livres, 6 de 2 livres et demie.

Torpilles: 4 tubes de 18 pouces, submergés et 1 au-dessus de l'eau.

Cuirasse de 9 pouces d'épaisseur.

Machines: 2 à 3 cylindres verticaux, triple expansion, 2 hélices, 25 chaudières *Belleville*, donnant 14.500 HP indiqués; charbon, 1.335 tonnes; consommation par heure, 12 tonnes et demie; vitesse, 18 nœuds; peut donner au maximum 18 nœuds et demi, avec un maximum de 1.400 tonnes de charbon; il a 3 cheminées.

Asahi. Construit de 1897 à 1901, à *Clydebank*, Angleterre, est pareil au précédent, sauf qu'il n'a que 2 cheminées et pas de tube de torpille au-dessus de l'eau. Donne les mêmes vitesses.

Iwami. Prise de guerre, c'est l'ancien *Orel* russe, pris à la bataille de *Tsushima*, en 1905. Construit à l'île *Galernii*, en Russie, en juin 1900, entre en service en septembre 1904. Réparé au Japon en 1907.

Dimensions: longueur à la flottaison, 376 pieds et demi; longueur totale, 397 pieds; largeur, 76 pieds; tirant d'eau moyen, 26 pieds.

Armement: 4 canons de 12 pouces et 40 calibres; 12 de 6 pouces et 45 calibres; 2 de 3 pouces et 60 calibres; 8 de 1 livre; cuirasse, 7 pouces trois quarts.

Torpilles: tubes de 18 pouces, dont 2 submergés de côté et 1 au-dessus de l'eau à l'avant; 1 au-dessus de l'eau à l'arrière. Il porte 18 torpilles.

Machines: 2 de quatre cylindres à triple expansion; 2 hélices; 20 chaudières *Belleville*, de 16.500 HP, donnant 18 nœuds.

Charbon : charge normale, 750 tonnes, maxima, 1.250 tonnes.

Razan. Prise de guerre, l'ancien *Revitsan* russe, torpillé et coulé à Port-Arthur, le 9 février 1904, relevé en 1905, mais si démolé qu'il est douteux qu'il vaille la peine d'être réparé. Il fut construit dans les chantiers Cramp, à Philadelphie aux Etats-Unis en 1898, et terminé en 1904, ayant coûté 1 million de livres sterling.

Dimensions : longueur, 375 pieds; largeur, 72 pieds; tirant d'eau moyen, 28 pieds un quart.

Armement : canons Maxim, 4 de 12 pouces et 40 calibres; 12 de 6 pouces et 45 calibres; 20 de 12 livres et 6 de 1 livre.

Torpilles : tubes de 18 pouces, dont 2 submergés à 25 degrés sur l'arrière; 2 au-dessus de l'eau, savoir : 1 à l'avant et 1 à l'arrière.

Machines : 2 à 3 cylindres de triple expansion; 2 hélices.

Chaudières : 24 de Niclausse, donnant 16.000 HP et 18 nœuds, a fait 18,8 nœuds.

Charbon : normal, 1.016 tonnes, maximum, 2.000; 3 cheminées.

Suwo. Prise de guerre, l'ancien *Pobieda* russe, construit à la Nouvelle-Amirauté, Saint-Petersbourg, de 1898 à 1902. Déplacement 2.674 tonnes.

Dimensions : longueur à la flottaison, 424 pieds; longueur totale, 435 pieds; largeur, 71 pieds et demi; tirant d'eau maximum, 27 pieds un quart.

Armement : canons, 4 de 10 pouces et 45 calibres; 11 de 6 pouces et 45 calibres; 20 de 12 livres; 26 petits canons à tir rapide et mitrailleuses.

Cuirasse de 9 pouces au centre, puis de 6 pouces et enfin de 4 et 2 pouces trois quarts aux extrémités.

Torpilles : tubes de 18 pouces dont 2 submergés à 20 degrés sur l'arrière et au-dessus de l'eau (avant et arrière).

Machines : 3 verticales à 3 cylindres et à triple expansion; 3 hélices.

Chaudières : 20 Belleville de 14.500 HP donnant 19 nœuds

Charbon : normal, 1.063 tonnes; maximum, 2.058. Emploie aussi le combustible liquide (pétrole). Pression aux chaudières seulement, 165 livres; 3 cheminées. Coût primitif : 1 million de livres sterling.

Sagami. Prise de guerre, l'ancien *Peresviet* russe, construit à la Nouvelle-Amirauté, Saint-Petersbourg, de 1895 à 1901. Coût primitif : 1 million de livres sterling.

Ces deux navires sabordés et coulés pendant la guerre russo-japonaise ont été relevés par les Japonais en 1905, mais ils sont tellement abîmés et d'un modèle trop ancien pour qu'ils puissent, croit-on, jamais rendre désormais aucun service sérieux comme navires de guerre. Le *Sagami* à les mêmes dimensions, caractéristiques et armements que le *Suwo*.

NAVIRES DE COMBAT CUIRASSÉS DONNANT 15 NŒUDS

Fuji. Construit en 1894, au Thames Iron Works, près Londres.

Yushima. Construit en 1894, à Elswick.

Ce dernier ayant heurté une mine sous-marine en 1904, au large de Sasebo, coula en s'y rendant et n'a pu être encore renfloué. Comme ces deux navires sont frères, ils ont les mêmes dimensions caractéristiques et armements suivants :

Armement : canons, 4 de 12 pouces et 40 calibres; 10 de 6 pouces et 40 calibres; 16 de 12 livres, 4 de 2 livres et demi.

Torpilles : tubes de 18 pouces, dont 4 submergés et 1 au-dessus de l'eau à l'avant.

Cuirasse : de 18 pouces en ceinture, 16 pouces en travers, 2 pouces et demi pour le pont.

Machines : 2 à cylindres verticaux, triple expansion, 2 hélices.

Chaudières cylindriques à tirage forcé : 13.690 HP et 18 nœuds.

Charbon : normal, 700 tonnes; maximum, 1.300 tonnes.

NAVIRES DE COMBAT DONNANT 14 NŒUDS

Tango. Prise de guerre, l'ancien *Poltava* des Russes, construit à Saint-Petersbourg, 1892, lancé en 1894, achevé en 1898. A coûté 1 million de livres sterling.

Coulé à Port-Arthur en 1904, relevé en 1905. Deux navires de même dimension, le *Petropowlosk* et le *Sevastopol*, également coulés à Port-Arthur, n'ont pas encore été relevés. Les Japonais n'ont pas cependant abandonné tout espoir d'y arriver et s'en occupent actuellement. Déplacement, 11.000 tonnes.

Dimensions : longueur, 367 pieds; largeur, 69 pieds; tirant d'eau maximum, 28 pieds.

Armement : canons russes Obrechoff, 4 de 12 pouces et 35 calibres; 12 de 6 pouces et 45 calibres, modèle 1890; 1 de 9 livres Baronowsky; 16 de 3 livres et 12 de 1 livre; 6 divers.

Torpilles : tubes de 18 pouces, dont 4 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : ceinture, 15 pouces; pont, 3 pouces et demi.

Machines de Humphrey et Tennant : 2 à cylindres verticaux, triple expansion, 2 hélices.

Chaudières cylindriques, tirage ordinaire, 9.000 HP à 16 kilos de pression.

Tirage forcé, 10.600 HP et 17 nœuds. Les chaudières sont fatiguées.

Charbon : normal, 700 tonnes, maximum, 1.050 tonnes. La consommation est de 1 tonne par 1.000 HP. Achevé de réparer en 1907 au Japon.

GARDE-CÔTES DONNANT 14 NŒUDS

Minoshima. Prise de guerre, l'ancien *Admiral Seniavin* des Russes, pris à Tsou-shima. Construit à la Nouvelle-Amirauté, Saint-Petersbourg, en août 1894. Remis à neuf au Japon, en 1907. Déplacement, 4.200 tonnes.

Dimensions : longueur, 277 pieds et demi; largeur, 52 pieds; tirant d'eau maximum, 17 pieds et demi.

Armement : canons, 4 de 9 pouces et 45 calibres; 4 de 4,7 pouces; 10 de 3 livres; 12 de 1 livre.

Torpilles : tubes de 18 pouces; 4 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : ceinture, 10 pouces, pont, 3 pouces.

Machines, par Humphrey et Tennant, 2 à triple expansion et 2 hélices.

Chaudières : 8 cylindriques; à tirage forcé, 5.700 HP indiqués donnent 16 nœuds.

Charbon : normal, 215 tonnes.

O Kinoshima. Construit en août 1895, achevé en 1900. Prise de guerre, l'ancien *General Graf Apraknin* des Russes, pris après la bataille de Tsoushima, en 1905. Déplacement, 4.200 tonnes.

Dimensions : longueur, 277 pieds et demi; largeur, 51 pieds et demi; tirant d'eau maximum, 17 pieds et demi.

Armement : canons, 3 de 10 pouces et 45 calibres; 4 de 4,7 pouces; 10 de 3 livres; 12 de 1 livre.

Torpilles : 4 tubes de 18 pouces au-dessus de l'eau.

Cuirasse de Harvey de 10 pouces en ceinture, 8 pouces en travers et 3 pouces pour le pont.

Machines : 2 à triple expansion et 2 hélices, des chantiers de la Baltique.

Chaudières : 8 cylindriques et tirage forcé 5.700 HP et 16 nœuds.

Charbon : normal, 315 tonnes.

VIEUX NAVIRES DE GUERRE TROP LENTS, A VENDRE EN 1907-1908

Chin-Yuen. Construit en 1882. Déplacement, 7.350 tonnes. Dimensions : longueur, 308 pieds; largeur, 59 pieds; tirant d'eau maximum, 23 pieds.

Armement : canons, 4 de 12 pouces et 20 calibres, de Krupp; 4 de 6 pouces et 40 calibres d'Elswick; 40 de 3 livres; 2 de 1 livre.

Torpilles : 3 au-dessus de l'eau, dont 1 à l'arrière.

Cuirasse : de 14 pouces; 10 pouces en ceinture; 14 pouces en travers; 3 pouces pour le pont.

Machines : 2 de 3 cylindres horizontaux, Compound; 2 hélices.

Chaudière cylindrique : tirage ordinaire. 6.200 HP ont donné 14,5 nœuds.

Vitesse actuelle, environ 11 nœuds.

Charbon : normal, 660 tonnes; maximum, 1.000 tonnes.

Construit octobre 1889. Prise de guerre, ancien *Nikola* russe pris après la bataille de Tsou-shima. Déplacement, 9.900 tonnes.

Dimensions :

Armement : canons, 2 vieux canons de 12 pouces (C.); 12 de 6 pouces et 45 calibres; 20 canons légers.

Torpilles : 6 tubes de 14 pouces au-dessus de l'eau.

Machines de 8.000 HP sous pression de 15,9 kilos.

Chaudières Belleville.

Charbon : 1.200 tonnes.

Fuso. Construit en 1877. Vieux navire de 3.800 tonnes de déplacement.

Dimensions :

Armement : 2 canons de 6 pouces et 40 calibres; 4 de 4 7/8 pouces et 40 calibres; 11 de 3 livres.

Torpilles : 3 tubes au-dessus de l'eau.

Cuirasse : ceinture en fer de 9 pouces; de 8 pouces dans la batterie. A servi comme garde-côtes pendant la guerre avec la Russie.

DERNIERS CROISEURS-CUIRASSÉS EN CONSTRUCTION AU JAPON

X et Y. Déplacement normal, 18.450 tonnes.

Dimensions : longueur à la flottaison, 451 pieds; longueur totale, 545 pieds; largeur totale, 80 pieds; tirant d'eau maximum, 26 pieds et demi.

Armement : canons, modèle 1904, 4 de 12 pouces et 45 calibres; 8 de 10 pouces et 45 calibres; 8 de 6 pouces et 50 calibres; 10 de 4,7 pouces et 50 calibres.

Torpilles : tubes de 18 pouces; 4 submergés par le travers; 1 submergé à l'arrière.

Cuirasse de Krupp épaisseur (?)

Machines : turbines Parson à (?) hélices.

Chaudières de Miyabara, donnant 44.000 HP et 25 nœuds.

Charbon (?)

X est en construction à Kuré, depuis mars 1907, sera achevé en 1909.

Y est en construction à Yokosuka, depuis octobre 1907, sera achevé en 1909.

NOUVEAUX CROISEURS-CUIRASSÉS CONSTRUITS AU JAPON

Kurama. Commencé en janvier 1905, à Yokosuka, achevé en 1908.

Ibuki. Commencé en janvier 1906, à Kuré, achevé en 1908.

Déplacement (?)

Dimensions : longueur, 450 pieds; largeur, 75 pieds et demi; tirant d'eau maximum, 26 pieds.

Armement : canons, 4 de 12 pouces et 45 calibres; 8 de 8 pouces et 45 calibres; 14 de 4,7 pouces.

Torpilles : tubes de 18 pouces, dont 4 submergés; 1 au-dessus de l'eau à l'arrière.

Cuirasse d'acier Krupp de 7 pouces, 4 pouces et 2 pouces (pont).

Machines : 2 et deux hélices.

Chaudière : de Miyabara HP (?) donnant 21,25 nœuds.

Charbon : normal, 600 tonnes, maximum, 2.000 tonnes.

CROISEURS-CUIRASSÉS DE 20 NŒUDS ET DEMI

Premiers de la classe commencée en 1905, dite classe *Tsukuba*.

Tsukuba. Commencé en janvier 1905, à Kuré, achevé en 1907.

Ikoma. Commencé en janvier 1905, à Kuré, achevé en 1907.

Déplacement : normal, 13.750 tonnes; plein chargement, 15.150 tonnes; maximum, 16.000 tonnes.

Dimensions : longueur, 440 pieds; largeur, 75 pieds; tirant d'eau moyen, 26 pieds.

Armement : canons, 4 de 12 pouces et 45 calibres; 12 de 6 pouces et 45 calibres; 12 de 1,7 pouce.

Torpilles : tubes de 18 pouces; 4 submergés; 1 au-dessus de l'eau à l'arrière.

Cuirasse : acier Krupp de 7 pouces, 4 pouces et 2 pouces (pont).

Machines : 2 alternantes; 2 hélices.

Chaudières : de Miyabara, donnant 20.500 HP indiqués et 20,5 nœuds.

Charbon : normal, 600 tonnes; maximum, 6.000 tonnes; 2 cheminées.

CROISEURS-CUIRASSÉS DE 20 NŒUDS DITS DE LA CLASSE KASUGA

Kasuga et Nisshin. Construits à Ansaldo Sestri Ponente (près de Gênes, Italie), pour le gouvernement argentin en 1902-1904; achetés par le Japon en 1903 pour la somme de 760.000 livres sterling (19 millions de francs) chacun. Sont presque exactement pareils, sauf la forme de la tourelle avant.

On prétend qu'ils sont d'une construction très légère (peu solides).

Déplacement : 7.700 tonnes.

Dimensions : longueur, 357 pieds; largeur, 61 pieds et demi; tirant d'eau maximum, 25 pieds un quart.

Armement : *Kasuga*, canons, 1 de 10 pouces et 45 calibres; 2 de 8 pouces et 45 calibres.

Nisshin, canons, 4 de 8 pouces et 45 calibres.

L'un et l'autre ont de plus : 14 canons de 6 pouces et 45 calibres; 10 de 12 livres; 6 de 3 livres; 2 Maxim et 2 canons de campagne.

Torpilles : tubes, 4 au-dessus de l'eau dans des casemates.

Machines : 2 à 3 cylindres verticaux et triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 4 cylindriques à double foyer; 4 cylindriques à un foyer simple donnant 13.500 HP et 20 nœuds.

Charbon : normal, 650 tonnes; maximum, 1.100 tonnes.

CROISEURS-CUIRASSÉS DE 21 NŒUDS DITS DE LA CLASSE IWATE

Idzumo et Iwate. Construits à Elswick (Angleterre), le premier en septembre 1899, le second en mars 1900.

Déplacement, 9.800 tonnes.

Dimensions : longueur, 400 pieds; largeur, 68 pieds et demi; tirant d'eau minimum, 24 pieds et demi.

Armement : canons, 4 de 8 pouces et 40 calibres; 14 de 6 pouces et 40 calibres; 12 de 12 livres; 8 de 2 livres et demi; 4 petits.

Torpilles : 4 tubes de 3 pouces submergés.

Cuirasse : de 7 pouces, 3 pouces et demi et 2 pouces et demi (pont).

Machines : 2 à 4 cylindres, triple expansion; 2 hélices, par Humphrey et Tennant.

Chaudières Belleville, donnant 14.500 HP indiqués et 20,75 nœuds.

Charbon : normal, 550 tonnes; maximum, 1.400 tonnes; 3 cheminées.

Ces deux navires sont réputés excellents. Les essais de quatre heures de durée ont donné pour l'*Idzumo* IHP (1), 15,739 et 22,04 nœuds et pour l'*Iwate* IHP (?) et 21,8 nœuds. La consommation du charbon est cependant restée très

(1) IHP = Indicated Horse Power. — Puissance en chevaux indiqués ou Force indiquée.

basse surtout sur l'*Idzumo* qui n'a brûlé que 10 tonnes et demie à l'heure pour 15.000 HP et 8 tonnes à l'heure pour 10.000 HP.

CROISEURS-CUIRASSÉS DE 19 NŒUDS

Asama et *Tokiwa*. Construits à Elswick respectivement en mars 1896 et juillet 1898.

Déplacement, 9.750 tonnes.

Dimensions : longueur, 408 pieds ; largeur, 67 pieds ; tirant d'eau, maximum, 24 pieds et demi.

Armement : canons, 4 de 8 pouces et 40 calibres ; 14 de 6 pouces et 40 calibres ; 12 de 12 livres ; 7 de 2 livres et demie.

Cuirasse : 7 pouces, ceinture ; 3 pouces et demi, extrémités ; 2 pouces, pont.

Machines : 2 à 4 cylindres et triple expansion ; 2 hélices. Chaudières cylindriques DHP (1) à tirage forcé, 18.000 nœuds ; par Humphrey et Tennant, donnant 21 nœuds et demi.

Charbon : normal, 550 tonnes ; maximum, 1.300 tonnes ; 2 cheminées.

Aux essais, l'*Asama* a atteint 23 nœuds ; le *Tokiwa* une moyenne de 23 nœuds, mais ne pourrait les donner aujourd'hui. Pendant la guerre, l'*Asama* a fait rarement un maximum de 19 nœuds.

La consommation du charbon est de 10 tonnes un quart à l'heure à 10.000 HP, et environ 20 tonnes à toute puissance (maximum).

CROISEURS-CUIRASSÉS DE 20 NŒUDS

Azuma. Construit à Saint-Nazaire (France) en 1899 et généralement connu sous le nom erroné d'*Adzuma* (dit *Jane*). Déplacement : 9.456 tonnes.

Dimensions : longueur, 430 pieds ; largeur, 59 pieds ; tirant d'eau maximum, 25 pieds.

Armement : canons Elswick, 4 de 8 pouces et 40 calibres, 12 de 6 pouces et 40 calibres, 12 de 12 livres, 12 de 3 livres.

Torpilles : tubes de 18 (?) pouces, 4 submergés, 1 au-dessus de l'eau à l'avant.

Cuirasse : acier Krupp de 7 pouces, 3 pouces et demi et 2 pouces et demi (pont).

Machines : 2 verticales triple expansion, 2 hélices.

Chaudières Belleville, donnant DHP 17.000 et 20 nœuds. Ont donné aux essais 18.000 IHP et 21 nœuds ; 3 cheminées.

Yakumo. Construit de septembre 1897 à 1901, aux chantiers Vulcan, à Stettin (Prusse). Déplacement : 9.850 tonnes.

Dimensions : longueur, 390 pieds ; longueur totale, 407 pieds ; largeur, 65 pieds et demi ; tirant d'eau moyen, 23 pieds trois quarts.

Armement : canons, 4 de 8 pouces et 40 calibres ; 12 de 6 pouces et 40 calibres, 12 de 12 livres, 7 de 2 livres et demie.

Torpilles : tubes de 18 pouces, 4 submergés, 1 au-dessus de l'eau à l'avant.

Cuirasse : acier Krupp de 7 pouces, 3 pouces et demi et 2 pouces et demi (pont).

Machines : 2 verticales à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières Belleville, DHP 15.000 et 20 nœuds, 3 cheminées.

Charbon : normal 550 tonnes, maximum 1.300 tonnes.

CROISEUR-CUIRASSÉ (PRISE DE GUERRE) DE 21 NŒUDS

Aso. Ancien *Bayan* russe, construit à La Seyne (France), mars 1899, achevé en 1903 par l'ingénieur Lagasse. Pas de bois dans la construction, ventilation électrique, canots en acier. Coulé à Port-Arthur et relevé par les Japonais.

Dimensions : longueur, 443 pieds ; largeur, 55 pieds trois quarts ; tirant d'eau moyen, 22 pieds.

(1) DHP = *Designed Horse Power*. Puissance en chevaux indiqués ou Force nominale.

Armement : canons, 2 de 8 pouces et 45 calibres, 8 de 6 pouces et 45 calibres, 20 de 12 livres, 7 de 3 livres.

Torpilles : tubes de 18 pouces (?), 2 submergés à 20 degrés sur l'arrière.

Cuirasse : acier Krupp de 8 pouces, 4 pouces et 2 pouces (pont).

Machines : 2 verticales à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 26 Belleville en 4 groupes DHP 17.000 et 21 nœuds.

Charbon : normal, 750 tonnes ; maximum, 1400 tonnes ; 4 cheminées.

Excellent fonctionnement aux essais, la vitesse ayant dépassé de 1 nœud les 21 exigés par contrat. Il donna 22 nœuds avec IHP 17.400, et une consommation de 14 tonnes par heure à toute puissance.

CROISEURS JAPONAIS, PRISES DE GUERRE

Soya. Ancien *Varyag* russe coulé à Tchemulpo (Corée) en février 1904 et relevé par les Japonais, puis réparé en 1905. Fut construit par Cramp à Philadelphie, en 1898, et achevé en 1901. Déplacement : 6.500 tonnes.

Dimensions : longueur, 416 pieds ; largeur, 52 pieds ; tirant d'eau maximum, 21 pieds.

Armement : canons russes, 12 de 6 pieds et 45 calibres, 12 de 12 livres, 6 de 3 livres.

Torpilles : tubes de 18 pouces, 2 submergés, 2 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : de 3 pouces, acier durci (?).

Machines : 2 à 4 cylindres renversés et triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 30 de Niclausse DHP 20.000 et 23 nœuds ; 4 cheminées.

Charbon : normal, 770 tonnes ; maximum, 1.250 tonnes. Consommation de 2 tonnes trois quarts à l'heure et 10 nœuds, 31 tonnes pour 23, 24 nœuds à toute puissance.

Tsugaru. Ancien *Pallada* russe. Construit à l'île de Galernii en 1896, achevé en 1902. Déplacement : 6.630 tonnes.

Dimensions : longueur, 410 pieds ; largeur, 55 pieds ; tirant d'eau maximum, 21 pieds un quart.

Armement : canons russes, 8 de 6 pouces et 45 calibres ; 22 de 12 livres, 8 petits à tir rapide.

Torpilles : tubes de 18 pouces (?), 4 au-dessus de l'eau. Cuirasse : acier Harvey, 2 pouces un tiers, 4 pouces pour les puits, 6 pouces CT (1).

Machines : 3 horizontales à 3 cylindres et triple expansion, 3 hélices.

Chaudières : 24 Belleville, DHP 11.600 et 20 nœuds ; 3 cheminées.

Charbon : normal, 900 tonnes ; maximum, 1.430 tonnes et pétrole.

CROISEURS JAPONAIS DE 21 NŒUDS

Kasagi. Construit par Cramp à Philadelphie (Etats-Unis) en janvier 1898.

Chitose. Construit par Cramp à San Francisco (Etats-Unis) en janvier 1898. Déplacement : 4.760

Dimensions : longueur, 396 pieds ; longueur totale, 405 pieds ; largeur, 48 pieds ; tirant d'eau maximum, 24 pieds et demi.

Armement : canons, 12 de 8 pouces et 40 calibres, 10 de 4,7 pouces, 12 de 12 livres, 6 de 2 livres et demie.

Torpilles : tubes de 18 pouces (?), 4 au-dessus de l'eau, 25 torpilles à bord.

Cuirasse : 4 pouces et demi.

Machines : 2 verticales à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 8 cylindriques, DHP à tirage forcé 15.000 et 22,5 nœuds ; 2 cheminées.

Charbon : normal, 350 tonnes ; maximum, 1.000 tonnes. Ne peuvent plus atteindre aujourd'hui les 22 nœuds des

(1) CT = *Central Tower*. Réduit Central.

essais. Roulent beaucoup et pas très sûrs en grosse mer (not very seaworthy).

Deux navires pareils, le *Takasago* et le *Yoshino*, construits par Elswick, ont été coulés pendant la guerre avec la Russie.

CROISEURS DE 23 NŒUDS

Tone A. Mis en construction en 1905, en voie d'achèvement en 1908 dans les chantiers de la Mitsu-Bishi-Kwaisha, à Kobé. Déplacement normal : 4.100 tonnes.

Dimensions : longueur, 404 pieds ; largeur, 49 pieds ; tirant d'eau maximum, 17 pieds et demi.

Armement : canons, 2 de 6 pouces et 50 calibres, 12 de 4,7 pouces, 2 canons de campagne.

Torpilles : tubes (de 18 pouces)(?).

Cuirasse : de 3 pouces, 2 pouces et 4 pouces (pont).

Machines : 2 à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 16 de Miyabara, DHP 15.000 et 23 nœuds ; 3 cheminées.

Charbon : normal (?) Maximum, 1.000 tonnes.

Tone B est en construction à Sasebo depuis 1906, sera achevé en 1909. Il aura les mêmes dimensions et armement que le *Tone*.

CROISEURS DE 20 NŒUDS

Otawa. Construit en 1903. Déplacement : 3.050 tonnes.

Dimensions : longueur, 351 pieds ; largeur, 41 pieds ; tirant d'eau maximum, 16 pieds un quart.

Armement : canons japonais, 2 de 6 pouces et 50 calibres, 6 de 4,7 pouces, 4 de 12 livres, 2 de 1 livre.

Torpilles : tubes de 18 pouces, 2 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : de 3 pouces.

Machines : 2 à triple expansion et 2 hélices.

Chaudières : 2 de Miyabara, DHP 10.000 et 21 nœuds, 3 cheminées.

Charbon : normal, 600 tonnes ; maximum, 850 tonnes.

Niitaka et *Tsushima*. Construits en 1902. Déplacement : 3.420 tonnes.

Dimensions : longueur, 334 pieds et demi ; largeur, 44 pieds ; tirant d'eau maximum, 16 pieds et demi.

Armement : canons Elswick, 6 de 6 pouces et 40 calibres, 10 de 12 livres, 4 de 2 livres et demie.

Torpilles : aucune.

Cuirasse : acier de 2 pouces et demi, ceinture en cellulose sous la cuirasse.

Machines : 2 à triple expansion et 2 hélices.

Chaudière : Niclausse DHP 9.500 et 20 nœuds ; 3 cheminées.

Charbon : normal (?) ; maximum, 600 tonnes.

CROISEURS DE 19 NŒUDS

Suma. Construit en 1895. Déplacement : 2.700 tonnes.

Dimensions : longueur, 305 pieds ; largeur, 41 pieds ; tirant d'eau maximum, 16 pieds un tiers.

Armement : canons Elswick, 2 de 6 pouces et 40 calibres, 6 de 4,7 pouces et 40 calibres, 12 de 3 livres.

Torpilles : 2 tubes (de 18 pouces) (?) au-dessus de l'eau.

Machines : 2 verticales à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 8 cylindriques, DHP à tirage forcé 8.500 et 20 nœuds ; 2 cheminées.

Charbon : normal, 200 tonnes ; maximum, 600 tonnes.

Akashi. Construit en 1897. Déplacement : 2.700 tonnes.

Dimensions : longueur, 305 pieds ; largeur, 41 pieds ; tirant d'eau maximum, 16 pieds un tiers.

Armement : canons Elswick, 2 de 6 pouces et 40 calibres, 6 de 4,7 pouces et 40 calibres, 12 de 3 livres, 4 Nordenfelts.

Torpilles : tubes (de 18 pouces) (?) 2 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : de 2 pouces.

Machines : 2 verticales à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : 8 cylindriques DHP 8.500 et 20 nœuds.

Ces deux navires ont été construits au Japon d'après les plans d'ingénieurs japonais.

VIEUX CROISEURS DEVANT ÊTRE RAYÉS DE LA FLOTTE EN 1907-1908

Matsushima. Construit en 1890 à La Seyne (France) d'après les plans de M. E. Bertin. C'est une sorte de garde-côte protégé. Déplacement : 4.277 tonnes.

Dimensions : longueur, 295 pieds ; largeur, 50 pieds et demi ; tirant d'eau maximum, 21 pieds un quart.

Armement : canons Canet, 1 de 12 pouces et demi (32 centimètres), 12 de 4,7 pouces et 40 calibres Elswick, 6 de 12 livres, 4 de 3 livres et 6 de 1 livre.

Torpilles : tubes de (?) pouces, 4 au-dessus de l'eau (avant, arrière et travers).

Cuirasse : d'acier de 1 pouce et demi, ceinture en cellulose.

Machines : 2 à triple expansion et 2 hélices.

Chaudières : Belleville de 1902, DHP tirage naturel 3.400 et 15,7 nœuds ; à tirage forcé, 5.400 DHP et 16,7 nœuds.

Itsukushima. Construit en 1889 à La Seyne, d'après les plans de 1887 de M. E. Bertin.

Hashidate. Construit en 1891 au Japon, avec matériaux importés d'Europe. Garde-côtes protégés. Déplacement : 4.277 tonnes.

Dimensions : longueur, 295 pieds ; largeur, 50 pieds et demi ; tirant d'eau maximum, 21 pieds un quart.

Armement : canons, 1 de 12,6 pouces Canet (32 centimètres), 11 de 4,7 pouces et 40 calibres, 5 de 12 livres, 11 de 3 livres, 2 canons mitrailleuses.

Torpilles : tubes de (?) pouces, 4 au-dessus de l'eau (avant, arrière et travers section 2).

Machines : 2 à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : de l'*Hashidate*, de Miyabara (1903) ; celle de l'*Itsukushima*, de Belleville (1900-1901), DHP 5.400 et 16,7 nœuds ; 1 cheminée.

Charbon : normal, 405 tonnes.

Chiyoda. Construit à Clydebank (Angleterre), en juin 1890. Déplacement : 2.450 tonnes.

Dimensions : longueur, 308 pieds ; largeur, 43 pieds ; tirant d'eau maximum, 17 pieds.

Armement : canons Elswick, 10 de 4,7 pouces et 40 calibres, 15 de 3 livres, 3 Gatling.

Torpilles : tubes de (?) pouces, 3 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : de 4 pouces et demi avec ceinture de cellulose.

Machines : 2 à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières : d'abord à tubes de locomotive, changées ensuite en Belleville, les tubes s'engorgeant avec la fumée du charbon japonais. Brûlent environ 4 tonnes et demie à l'heure pour une vitesse de 19 nœuds et DHP 5.500 ; 1 cheminée.

Charbon : normal, 330 tonnes ; maximum, 420 tonnes.

Naniwa et *Takachiho*. Navires pareils construits à Elswick, en 1886, d'après les plans de sir William White. Déplacement : 3.700 tonnes.

Dimensions : longueur, 300 pieds ; largeur, 46 pieds ; tirant d'eau maximum, 20 pieds.

Armement : canons, 2 de 10 pouces, vieux Krupp ; 6 de 6 pouces et 40 calibres, Elswick, 2 de 6 livres ; 10 Nordenfelt de 1 pouce ; 4 Gatling.

Torpilles : tubes de (?) pouces, 4 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : acier, de 3 pouces, 3 pouces, et 1 pouce et demi (pont).

Machines : 2 Compound horizontales, 2 hélices.

Chaudières : cylindriques de 7.000 HP et 16,5 nœuds, 1 cheminée.

Charbon : normal, 350 tonnes ; maximum, 800 tonnes.

Akitsushima. Construit au Japon ainsi que les machines, avec des matériaux importés pour la plus grande partie en 1892. Roule beaucoup. Déplacement, 3.150 tonnes.

Dimensions : longueur, 302 pieds; largeur, 43 pieds; tirant d'eau maximum, 18 pieds et demi.

Armement : canons Elswick, 4 de 6 pouces et 40 calibres, 6 de 4-7 pouces et 40 calibres, 10 de 3 livres.

Torpilles : tube de (?) pouces, 4 au-dessus de l'eau.

Cuirasse : acier, de 3 pouces.

Machines : 2 verticales à triple expansion.

Chaudières : cylindriques de (?) HP, 16 nœuds; à tirage forcé 8.400 HP et 19 nœuds, 2 cheminées.

Charbon : normal, 500 tonnes.

Idzumi. Construit en 1884, modifié en 1901. C'est le premier croiseur protégé qui ait été construit. Il s'appela d'abord l'*Esmeralda* et appartenait au Chili, qui le vendit au Japonais en 1895. Instable à la mer, il fut presque reconstruit en 1901 et devint alors un assez bon navire. Déplacement : 2.000 tonnes.

Dimensions : longueur, 270 pieds; largeur, 40 pieds; tirant d'eau maximum, 18 pieds et demi.

Armement : canons japonais de 2 et 6 pouces, 40 calibres; 6 de 4-7 pouces, 40 calibres; 1 de 6 livres, 6 de 3 livres.

Torpilles : aucune.

Cuirasse : acier, 1 pouce d'épaisseur.

Machines : 2, donnant 6.000 HP et 18 nœuds; 2 cheminées.

Charbon : normal, 400 tonnes; maximum, 600 tonnes.

Sutsuga. Construit en 1900 par Schichau pour les Russes. Déplacement : 3.000 tonnes.

Dimensions : longueur, 347 pieds; largeur, 39 pieds un tiers; tirant d'eau moyen, 19 pieds.

Armement : réarmé en 1907 de 2 canons de 6 pouces, 4 de 4-7 pouces, 1 de 9 livres, 8 de 3 livres, 2 de 1 livre.

Torpilles : tubes de (?) pouces; 1 au-dessus de l'eau à l'arrière, 4 au-dessus de l'eau sur le travers.

Cuirasse : Krupp, de 2 pouces, 3 pouces et 1 pouce un quart (pont).

Machines : 3 à triple expansion, 3 hélices.

Chaudières Schulz-Thornycroft de 20.000 HP et 25 nœuds, 3 cheminées.

Charbon : maximum, 500 tonnes.

Coulé pendant la guerre, relevé par les Japonais dix-huit mois après. A donné 26 nœuds aux essais, mais les Russes n'ont jamais pu obtenir cette vitesse.

X. L'ancien *Boyarin* des Russes. Construit en 1900 par Burmeister et Wain, à Copenhague. Déplacement : 3.200 tonnes.

Dimensions : longueur, 345 pieds; largeur, 49 pieds; tirant d'eau moyen, 16 pieds.

Armement : canons russes Obruchoff; 6 de 4,7 pouces, 45 calibres, 8 de 3 livres.

Torpilles : tube de (?) pouces; 1 au-dessus de l'eau à l'arrière et 4 au-dessus de l'eau par le travers.

Cuirasse : Krupp, 2 pouces et 3 pouces dans les tourelles.

Machines : 2 à triple expansion, 4 cylindres, 2 hélices.

Chaudières : 16 Belleville dans 3 compartiments séparés de 11.500 HP et 22 nœuds, 3 cheminées.

Charbon : environ 500 tonnes.

Coulé par une mine à Dalny pendant la guerre avec la Russie. Relevé il y a environ un an par les Japonais.

TORPILLEURS

Chihaya, mars 1900; *Yodo*, octobre 1907; *Mogami*, août 1907, Déplacement : 850 tonnes.

Dimensions : (?)

Armement : canons japonais; 2 de 4,7 pouces 40 calibres, 4 de 12 livres.

Torpilles : 3 tubes au-dessus de l'eau.

Machines à 2 hélices de 6.000 DHP et 21 nœuds, 2 cheminées.

Charbon : 250 tonnes.

Tatsuta, 1893. Déplacement : 875 tonnes.

Dimensions : (?)

Armement : canons Elswick; 2 de 4,7 pouces 40 calibres, Torpilles : tubes de 14 pouces, 5 au-dessus de l'eau.

4 de 3 livres.

Machines : 2 verticales à triple expansion et 2 hélices.

Chaudières de Miyabara de 5.500 DHP, tirage forcé, et 21 nœuds, 2 cheminées.

Charbon : 188 tonnes.

Yayeyama, 1889. Déplacement : 1.600 tonnes.

Dimensions : (?)

Armement : canons Krupp; 3 de 4,7 pouces 35 calibres.

Torpilles : 2 tubes au-dessus de l'eau.

Cuirasse : acier de demi-pouce, pont sur les machines.

Machines : 2 hélices.

Chaudières Niclausse de 5.500 DHP et 20 nœuds, 2 cheminées.

Coulé en 1908, puis relevé.

Miyako, 1897. Construit au Japon. Déplacement : 1.800 tonnes.

Dimensions : (?)

Armement : canons japonais: 2 de 4,7 pouces 40 calibres, 8 de 3 livres.

Machines : 2 à triple expansion, 2 hélices.

Chaudières cylindriques de 6.130 DHP et 20 nœuds, 2 cheminées.

Charbon : 400 tonnes.

Coulé pendant la guerre, à Dalny, puis relevé et réparé.

NAVIRES DE DIVERSES CLASSES

Makigumo, 1893, ancien *Vradnik*; *Shikinami*, 1893, ancien *Gaidamak*, construits à Abo (Russie). Déplacement, 411 tonnes.

Dimensions : longueur, 190 pieds; largeur, 24 pieds; tirant d'eau maximum, 9 pieds.

Armement : canons, 3 de 3 livres, 3 de 1 livre.

Machines : 2 à triple expansion, 2 hélices de 3.400 DHP et 21 nœuds, 1 cheminée.

Charbon : sert de protection aux machines et chaudières.

Amakusa. L'ancien *Amur* des Russes, transporteur de mines.

Toyohaschi. Ancien navire de commerce de 4.200 tonnes converti en dépôt de torpilles.

CANONNIÈRES

Akagi, *Maya*, *Tsukushi*, *Takao*, *Chiokai*, ne peuvent donner qu'une petite vitesse et n'ont aucune valeur comme navires de combat.

NAVIRES EN BOIS

Amagi et *Tenrin* et 3 vieilles canonnières en bois, 6 canonnières Rendel prises sur les Chinois en 1895 et enfin quelques petits navires qui doivent être vendus, étant hors service.

La canonnière de rivière *Fushimi*, construite en 1906, 130 tonnes et 14 nœuds.

DESTROYERS (contre-torpilleurs)

Leur armement à tous, sauf 3, comporte 1 canon de 12 pouces à l'arrière et 5 canons de 6 livres; les 3 derniers ont aussi 1 canon de 12 livres à l'avant et 5 de 3 livres. Les 5 nouveaux en construction porteront 1 canon de 12 livres, et les navires de la classe de l'*Arare* recevront un armement très perfectionné. Le tableau suivant donne l'énumération des 57 destroyers.

TOTAUX	CLASSE	DATE	DÉPLACEMENT	HP	VITESSE MAXIMA	CHARBON	TUBES DE 18 POUCES POUR TORPILLES	TIRANT D'EAU MAXIMUM
			Tonnes		Nœuds	Tonnes		Pieds
5	Nouveaux	1907-1909	»	»	»	»	»	»
32	Arare	1905-1907	380	6.000	29	»	2	11.
6	Asahiho	1901-1904	365	6.000	31	90	2	9 3/4
5	Akebono	1897-1900	275	5.400	31	81	2	9 1/2
6	Kagero	1897-1900	275	5.400	30	81	2	9 1/2
1	Satsuki	1900-1903	350	5.700	27	80	3	11 1/2
1	Funitzuki	1901-1903	220	3.800	27	80	2	10
1	Yamahiko	1900-1902	303	5.000	27	80	2	10 1/2

Les 32 destroyers de la classe *Arare* s'appellent : *Arare, Ariake, Asakase, Asustsuga, Ayakase, Fubuki, Hatsushimo, Hibiki, Hatsuyaki, Harukan, Hayate, Kisargi, Kamikase, Kikusaki, Minasuki, Mikaguki, Matzukase, Makaba, Nagasaki, Nowake, Nenohi, Oite, Shiratsuyu, Shirayuki, Shiretaye, Shiguri, Usuki, Ushio, Yuguri, Yagoi, Yudache, Yunagi.*

Les 6 du type *Asahiho* (Thornycroft) sont : *Asahiho,*

Asagiri, Harusame, Murasame, Karumi, Shirakumo. Les 5 du type *Akebono* (Yarrow) sont : *Akebono, Ikansuchi, Inajuma, Oboro, Sayanami.* Les 6 du type *Kagero* (Thornycroft) sont : *Kagero, Musakumo, Shinomome, Shirami, Usugumo, Yuguri.* Les 3 autres navires sont les anciens russes : *Bdevoi, Silnij, Rechitelni.*

Il faut encore compter la flotille des torpilleurs japonais dont voici le tableau :

NOMBRE	TYPE	DATE	DÉPLACEMENT	VITESSE MAXIMA	CHARBON	TUBES A TORPILLES
			Tonnes	Nœuds	Tonnes	
45	En projet	»	150	27	»	3
10	Aotaka	1903-1905	120	27	»	3
19	Normand	1898-1901	150	29	26	3
10	Yarrow	1900-1901	110	27	24	3
2	Schichau	1899-1900	130	28	30	3
5	Yarrow	1898	135	27	»	3
1	Krupp	1895	128	19	»	6
12	Divers	1900-1904	80	23	»	3
3	Schichau	1891	85	23	24	3
2	Normand	1891	80	23	10	3

Il y a encore un vieux torpilleur de Yarrow, le *Kotoba*, lancé en 1886, 20 vieux torpilleurs de 53 à 55 tonneaux, avec une vitesse aux essais de 20 nœuds ou moins et 4 très vieux torpilleurs de Yarrow de 40 tonnes.

Les torpilleurs du type *Aotaka*, tous construits au Japon, s'appellent : *Adako, Hato, Hibari, Kari, Tsubame, Sagi, Uzuri, Hainone, Hashitaka* et *Otori*. Les torpilleurs construits par Normand (France) sont du type *Hayabusa*.

SOUS-MARINS

Le Japon possède 5 sous-marins du type américain *Wolland*, construit en 1904. Ils déplacent 120 tonneaux et mesurent 63×11 3/4×12 1/4 pieds. Ils sont mus au pétrole, 160 HP et 8 nœuds et à l'électricité accumulateurs, 70 HP et 7 nœuds. La machine à explosion est à cylindres verticaux avec cylindres d'inflammation et d'extinction.

Ils portent 850 gallons de pétrole et ont un tube à torpille courte de 18 pouces. Deux périscopes, un grand et un petit. Construits par Holland et Co E. U. A.

Sept autres sous-marins dernier type sont en construction. Il y a aussi un petit sous-marin russe, type du *Peter Kolschka*, capturé à Port-Arthur, mais on dit qu'il fut rendu inutilisable avant la reddition.

Principaux vapeurs de commerce subventionnés.

Voici maintenant la liste des principaux vapeurs de commerce subventionnés par le gouvernement japonais pouvant être utilisés par lui en cas de guerre comme croiseurs auxiliaires ou simplement comme transports.

COMPAGNIES	NOMS	CONSTRUIT EN	TONNAGE BRUT	TONNAGE NET	DIMENSIONS	PUISSANCE HP
Toyo Kisen Kwaisha (2 cheminées, 2 mâts)...	<i>America</i>	1894	6.307 T.	3.460 T.	Long. 423 × Larg. 51 × Tirant d'eau 29 1/2 pieds	10.000 vitesse=17nds.
	<i>Hong Kong</i>	1898	6.169 T.	3.445 T.	431 × 51 × 23 3/4 »	
	<i>Nippon</i>	1898	6.169 T.	3.445 T.	431 × 51 × 29 3/4 »	
Nippon Yusen Kwaisha (1 cheminée, 1 mât)...	<i>Kasuga</i>	»	3.820 T.	»	» » »	15 nœuds.
	<i>Yawata</i>	»	3.818 T.	»	» » »	
	<i>Riojun</i>	»	4.794 T.	»	» » »	
Osaka Chosen Kwaisha (1 cheminée, 2 mâts)...	<i>Tainan</i>	»	3.450 T.	»	» » »	15 nœuds.
	<i>Taichu</i>	»	3.358 T.	»	» » »	

Arsenaux et manufactures de la marine et de la guerre.

Pour compléter les renseignements concernant

la flotte et son armement, nous donnons ci-dessous un extrait de l'Annuaire financier et économique du Japon pour 1905 et 1906.

NOMS	MACHINES DIVERSES		OUVRIERS ET APPRENTIS			TRAVAILLEURS A LA JOURNÉE			SALAIRE PAR JOUR		JOURNÉES DE TRAVAIL PAR AN	CHARBON CONSOMMÉ	
	Nombre	Force H.P.	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes			
Arsenal militaire de Tokyo	1905	183	14.061	19.068	3.120	22.188	»	»	»	88	32	297	65.144
Arsenal militaire d'Osaka	1906	207	22.018	18.907	3.781	22.688	213	»	213	69	25	320	104.089
Arsenal maritime d'Yokosuka	1905	360	21.590	16.838	1.336	18.174	»	»	»	67	24	326	47.382
Arsenal maritime de Kuré	1906	426	27.052	13.937	1.899	15.826	»	»	»	51	20	319	45.587
Arsenal maritime de Sasebo	1905	34	675	14.320	»	14.320	8.604	»	8.604	102	»	355	21.613
Arsenal maritime de Maïdzuru	1906	36	2.978	14.753	27	14.780	46	43	89	56	23	360	27.565
Arsenal maritime de Tokyo	1905	99	26.241	25.880	»	25.880	1.267	»	1.267	50	»	342	117.602
Manufacture de Poudre	1906	109	26.208	22.880	»	22.880	1.136	»	1.136	49	»	338	64.671
Ateliers de réparations de la marine à Takeshiki	1905	30	1.466	6.506	34	6.540	481	»	481	62	20	355	22.790
Ateliers de réparations de la marine à Ominato	1906	30	1.481	7.100	30	7.130	56.623	»	56.623	166	20	338	12.843
Ateliers de réparations de la marine à Mako	1905	14	1.339	2.495	»	2.495	166	110	276	46	»	296	3.417
Fonderie d'acier à Wakamatsu	1906	14	1.338	4.374	»	4.374	156	94	250	44	»	360	8.027
	1905	8	274	1.235	73	1.308	»	»	»	60	29	350	3.247
	1906	7	264	1.238	112	1.350	»	»	»	61	27	332	2.511
	1905	1	62	131	22	153	3	»	3	43	23	350	2.134
	1906	1	62	115	14	129	2	»	2	44	23	328	2.055
	1905	3	60	682	»	682	»	»	»	68	»	362	1.196.765
	1906	3	60	721	»	721	»	»	»	64	»	365	1.162
	1905	2	40	67	»	67	375	8	383	51	»	327	265
	1906	5	150	96	»	96	750	»	750	56	»	324	208
	1905	1	50	115	»	115	30	»	30	160	»	355	265
	1906	1	50	115	»	115	30	»	30	160	»	355	265
	1905	28	31.378	6.655	9	6.664	2.042	584	2.626	50	22	307	121.744
	1906	28	29.500	8.007	22	8.029	1.786	468	2.254	53	27	307	138.716

Il y a lieu de remarquer l'augmentation considérable de travailleurs à la journée à l'arsenal de Sasebo : 56.623 en 1906 contre 481 seulement en 1905, alors que le total des ouvriers réguliers n'a augmenté que de 590; par contre, la consommation du charbon pour les diverses machines y est tombée de 22.790 tonnes en 1905 à 12.843 tonnes en 1906. Sur ce chapitre il doit y avoir une erreur dans la consommation du combustible aux ateliers de la marine de Takashiki, où l'Annuaire de

1907 porte comme consommée, en 1905, la quantité formidable de 1.196.768 tonnes métriques, tandis qu'en 1906 on n'en a brûlé que 1.162 tonnes. L'atelier de réparations de la marine à Mako n'est pas mentionné avant 1906.

Budget de la marine.

L'Annuaire financier nous donne aussi les renseignements suivants sur les dépenses de la marine de guerre depuis quatre ans.

	1906-1907	1907-1908	1908-1909	AUGMENTATION EN 4 ANS
Département de la Marine	28.914.073 yen	33.414.695 yen	34.810.737 yen	5.996.664 yen
Ministère à Tokyo	158.073 »	158.703 »	164.797 »	6.724 »
Service de la Flotte	28.755.995 »	33.255.992 »	34.645.910 »	5.889.915 »
Extraordinaires pour la Marine	11.693.495 »	49.067.524 »	46.150.855 »	34.457.360 »
Sur un total général de dépenses de	504.952.489 »	616.441.047 »	619.797.671 »	114.835.182 »

Il y a lieu de remarquer que, s'il y a eu augmentation constante des dépenses ordinaires, par contre les dépenses extraordinaires tendent à diminuer depuis 1908, la différence entre 1907-1908 et 1908-1909 étant de 316.669 yen en moins.

L'Annuaire explique que l'augmentation des dépenses extraordinaires entre les années 1906-1907 et 1907-1908 est due à la construction de nouveaux bâtiments de guerre et de torpilleurs.

Emprunt public de la marine.

Cet emprunt fut émis pour constituer le fonds nécessaire à l'augmentation des forces navales, le pays ayant reconnu de bonne heure la nécessité de la réorganisation de la marine. Le plan en avait été arrêté avec 26.640.000 yen (68 millions 837.209 francs) de dépenses payables en huit ans, de 1883 à 1890. Dès la fin de 1885, les frais ayant été soldés au fur et à mesure que les travaux étaient exécutés, le montant des sommes déboursées s'élevait à 9.903.491 yen (25.590.416 francs), de sorte qu'il restait encore 16.730.000 yen (43 millions 229.974 francs) environ à employer au cours des cinq années suivantes. Mais avec le temps, les dépenses de l'Etat avaient augmenté dans une telle proportion, qu'il ne fut plus possible de faire face aux frais de la marine avec les recettes ordinaires du pays; c'est dans ces conditions que, pour trouver les fonds nécessaires à la continuation des constructions navales, l'emprunt en question fut émis en 1886; il s'élevait à 17.000.000 de yen (43.927.649 francs). A la fin de 1906-1907, il restait 8.296.200 yen non amortis.

Les quatre emprunts faits pour la guerre sino-japonaise, en 1894, 1895, 1896, et dont une partie, que nous n'avons pu déterminer, fut affectée à la marine, s'élevèrent à un total de 125 millions de yen, soit 322.997.416 francs.

En 1896, la fonderie d'acier de l'Etat à Wakamatsu fut organisée, les fonds étant fournis en partie par un nouvel emprunt limité à 175 millions de yen (452.196.582 francs), le reste étant employé pour les chemins de fer, etc.

Pour pourvoir aux dépenses supplémentaires extraordinaires nécessitées par la guerre (russo-japonaise), le gouvernement a émis en 1906 (février) un emprunt de 200 millions de yen (516.795.866 francs) à 5 0/0, sur lequel ont été prises les dépenses de la marine.

En 1907, une nouvelle fonderie d'acier a été installée dans l'île de Hokkaïdo, au nord de l'archipel japonais, non loin de Hakodate, par les soins de la « Hokkaïdo Colliery Steam Ship Company » et avec l'aide de la Compagnie anglaise « Armstrong et Vickers Company ». On espère qu'elle sera en mesure d'exécuter avant peu les ordres de la marine de guerre du Japon pour les tôles, cuirasses et autres objets d'armement.

Comparaison avec la marine américaine.

Les esprits longtemps surexcités par la possibilité d'une guerre entre les Etats-Unis et le Japon ont été récemment calmés par l'habile politique du mikado, qui a non seulement reçu avec la plus parfaite courtoisie la flotte américaine à Yokohama, mais a depuis conclu avec le gouvernement nord-américain un traité d'amitié qui met fin à toutes les inquiétudes de ce côté, au moins pour quelque temps. Il n'en est pas moins intéressant de comparer la puissance respective des deux flottes de guerre, telle que l'a présentée en février

1908, dans le *Navy league Journal*, M. Alan H. Burgoyne, d'après l'état où elles devaient se trouver en avril 1908.

NAVIRES DE GUERRE	MARINE DES ÉTATS-UNIS	MARINE DU JAPON
Nombre des grands navires de combat (cuirassés).....	19	13
Déplacement total.	259.703 tonneaux	191.474 tonneaux
— moyen par navire.....	13.668,57 —	14.728,76 —
Vitesse moyenne..	18,183 nds	19,195 nds
Croiseurs protégés.	10	14
Déplacement total.	126.500 tonneaux	140.462 tonneaux
— moyen	12.650 —	10.033 —
Petits navires protégés.....	2	5
Déplacement total.	8.074 —	29.708 —
— moyen	4.037 —	5.944,6 —
Vitesse moyenne..	12,8 nœuds	15,174 nds
Canons de 10 à 13 pouces.....	92	104
Canons de 4,7 à 9 pouces.....	502	430
Petits canons à tir rapide.....	1.278	764
Tubes de torpilles submergés.....	70	90
Tubes de torpilles au-dessus de l'eau	8	17
Croiseurs protégés (a).....	28	26
Destroyers (b).....	16	57
Torpilleurs modernes (c).....	25	49
Torpilleurs anciens.....	9	36
Sous-marins (d)....	12	13

Pour les Américains : a) la plupart dans l'Atlantique; b) une demi-douzaine seulement sur la côte du Pacifique; c) la moitié seulement dans le Pacifique; d) presque tous à Kutchogue-Bay, à Long-Island.

A ces chiffres il faut encore ajouter pour la flotte japonaise les 4 grands cuirassés et les 5 croiseurs-cuirassés qui étaient alors en construction et devaient sous peu entrer en ligne et dont les caractéristiques sont ainsi données par M. Alan H. Burgoyne.

NAVIRES JAPONAIS EN ACHÈVEMENT	4 CUIRASSÉS	5 CROISEURS CUIRASSÉS
Déplacement.....	20.800 tonnes	18.650 tonnes
Puissance en HP...	26.000 HP	44.000 HP
Vitesse à obtenir..	21 nœuds	25 nœuds
Ceinture cuirassée.	11 pouces	7 pouces
Armement en canons divers.....	12 de 12 —	4 de 12 —
	10 de 8 —	8 de 10 —
	12 de 4,7 —	10 de 4,7 —
	et beaucoup de plus petits	18 plus petits
Tubes de torpilles.	5 sous l'eau	5 sous l'eau

Le Japon, ajoute cet article, donne ainsi toute son attention à la navigation aérienne, aux sous-marins, et aux contre-torpilleurs de haute mer. On va bientôt y lancer un navire de ce dernier type qui devra donner 35 nœuds de vitesse pendant des essais de 8 heures, 4 autres de 850 tonnes sont en construction. M. Burgoyne ajoute : « On voit ainsi que les Etats-Unis possèdent certains avantages en cuirassés de premier rang, en ayant dans le Pacifique 29 contre 27 japonais. L'avantage par contre appartient au Japon, en fait de navires protégés, non pas tant par le nombre que par la puissance, vu que parmi ses croiseurs il compte le superbe *Tsugaru* de 6.630 tonnes et le rapide *Soya* (ex-Varyag) de 6.500 tonnes. Pour ce qui concerne les torpilleurs, les Japonais sont bien supérieurs aux Américains, eussent-ils tous les leurs disponibles, ce qui n'est pas le cas. »

Un avantage que possèdent les Japonais sur toutes les nations (et qui leur restera encore d'ici longtemps), c'est qu'ils ont une expérience toute récente de la guerre et qu'ils savent aussi bien subir le feu que tirer sur les autres.

Il est fort heureux que les chances de guerre entre les deux pays soient aujourd'hui disparues, car, comme l'a fort bien dit l'ancien secrétaire de la guerre aux Etats-Unis, aujourd'hui le président Taft, jeter les deux nations japonaise et américaine l'une contre l'autre, eût été un crime contre l'humanité. Ceux qui connaissent les deux marines et leurs équipages n'hésitaient pas à prédire la victoire des Japonais sur les Américains du Nord. La seule chance que ceux-ci pouvaient avoir dans le conflit c'était la force de l'argent qui aurait bientôt manqué au Japon. N'a-t-on pas dit que les dernières constructions navales de ce pays l'ont mis sur le bord de la faillite ?

En tout cas, en février 1908, les Japonais, voyant le danger, ont décidé de reporter à l'année financière 1909-1910, ou plus tard, les dépenses prévues pour la construction en 1908 et 1909 de deux cuirassés de première classe A et B de 21.000 tonnes, que l'on devait commencer en 1908 à l'arsenal de Yokoska.

Les armements n'en continuent pas moins dans les petites unités, et dernièrement nous lisons, dans le *London and China Telegraph*, l'article suivant concernant l'envoi fait par l'Angleterre de deux sous-marins au Japon.

La maison Vickers Sons and Maxim de Barrow vient d'achever la construction de deux nouveaux sous-marins pour le gouvernement japonais. Comme on ne pouvait songer ni à les remorquer ni à les charger sur le pont d'un navire, encore moins à les envoyer là-bas par leurs propres moyens, on a résolu le problème comme suit. Un cargo-boat a été spécialement construit en vue de ce transport; il a été bien nommé, le *Transporter*. Il est entré dans une des cales sèches de Birkenhead, en face Liverpool, et l'on a ouvert des prises d'eau aménagées dans ce but qui ont permis de le couler jusqu'à la hauteur de la passerelle, après avoir ouvert les ponts sur

une surface assez grande pour permettre le passage des sous-marins. Ceux-ci ont été alors amenés dans le bassin et placés juste au-dessus de l'ouverture. Puis les portes ayant été fermées, on a mis en marche les pompes d'épuisement et les sous-marins descendant avec l'eau ont été amenés dans les cales du *Transporter* et placés sur des chantiers installés *ad hoc* avec l'aide de plongeurs en scaphandres. Les vannes ont été fermées après l'épuisement complet de l'eau dans l'intérieur du cargo-boat, que l'on a remis à flot en remplissant à nouveau le bassin de radoub. On a procédé ensuite à la fermeture du pont et au rétablissement des bastingages qu'on avait aussi enlevés d'un côté pour faciliter l'arrimage. Après avoir procédé à son armement définitif, le *Transporter* est parti pour le Japon où une opération inverse permettra d'en extraire les deux sous-marins. Ces deux sous-marins sont de la classe C anglaise et munis des derniers perfectionnements et mesurent chacun 100 pieds de longueur (30,50 mètres) et 12 pieds de largeur (3,66 mètres). Il a fallu ménager une construction particulière sur le pont du *Transporter* pour y loger les deux capots. Ils ont été assurés ainsi que le cargo-boat pour la somme de 25.000 livres sterling, alors que leur prix de revient dépasse certainement de beaucoup 100.000 livres sterling ou 2.500.000 francs. Le *Transporter* classé A. I. au Lloyd a un tonnage brut de 1.295 tonnes. Non contents de construire des navires du dernier modèle tant en cuirassés d'escadre qu'en torpilleurs et même en sous-marins, les Japonais se sont donné la tâche d'utiliser de leur mieux les navires qu'ils ont pris sur les Russes en 1905 dans les batailles de Tchemulpo, de Port-Arthur et de Tsou-shima. Ils ont même relevé la plus grande partie de ceux que les Russes avaient fait sauter ou qu'eux-mêmes leur avaient coulés. On doutait qu'ils pussent les utiliser, tant l'entreprise était difficile. Ils ont voulu prouver que, pas plus que nous, rien ne leur était impossible, et des gens experts en la matière, qui ont vu les résultats obtenus, sont forcés d'avouer qu'ils ont parfaitement réussi et que les navires russes, les plus abimés, ont été relevés, réparés et modifiés de telle façon qu'ils pourront encore rendre d'excellents services (1).

Cet heureux résultat les encourage à continuer; aussi ont-ils, tout dernièrement, relevé les positions de leurs deux navires de guerre *Yashima* et *Takasago*, ainsi que celle du cuirassé russe *Sébastopol*, tous trois coulés devant Port-Arthur. Il paraît qu'ils sont coulés par 50 brasses de profondeur, et suivant l'avis des ingénieurs de Sasebo, on a encore bon espoir de pouvoir les relever.

En résumé, le développement de la marine japonaise depuis 1897 a été le suivant en navires de guerre comprenant les contre-torpilleurs.

(1) Bulletin du Comité de l'Asie Française, septembre 1908, La marine japonaise, par O'CADÉ.

ANNÉES	NOMBRE	TONNAGE	ANNÉES	NOMBRE	TONNAGE
1897.....	43	102.883 T.	1903.....	80	257.811 T.
1898.....	50	134.998 »	1904.....	78	273.507 »
1899.....	52	174.482 »	1905.....	81	290.657 »
1900.....	57	227.935 »	1906.....	106	410.294 »
1901.....	71	248.205 »	1907.....	117	438.117 »
1902.....	74	249.334 »	1908.....	185	444.468 »

Ces chiffres nous ayant été, ainsi que les suivants, fournis fort aimablement par l'attaché naval à l'ambassade japonaise à Paris, le capitaine de frégate Moriyama, doivent être exacts. Il y a lieu cependant de remarquer que le résumé statistique de l'empire du Japon donne les chiffres suivants pour l'année 1906, la dernière citée :

Navires de guerre : 120; déplacement : 451.648 tonnes anglaises; force en chevaux : 942.042.

Torpilleurs : 78; déplacement : 7.312 tonnes anglaises; force en chevaux : 123.114.

Voici maintenant, d'après l'ambassade japonaise, l'état de la marine en 1908 :

Marine militaire du Japon en 1908.

BATIMENTS	EN SERVICE		EN CONSTRUCTION		TOTAL	
	NOMBRE	DÉPLACEMENT	NOMBRE	DÉPLACEMENT	NOMBRE	DÉPLACEMENT
Cuirassés.....	12	171.614 tonnes	2	38.300 tonnes	14	209.914 tonnes
Croiseurs cuirassés.....	11	108.435 —	2	29.200 —	13	137.635 —
Croiseurs de 2 ^e classe.....	8	38.472 —	1	4.100 —	9	42.572 —
— 3 ^e —.....	8	23.671 —	»	»	8	23.671 —
Garde-côtes, 1 ^{re} classe.....	2	15.892 —	»	»	2	15.892 —
— 2 ^e —.....	2	8.326 —	»	»	2	8.326 —
— 3 ^e —.....	7	13.234 —	»	»	7	13.234 —
Avisos-canonnières 2 ^e classe.....	4	1.539 —	»	»	4	1.539 —
Avisos.....	7	21.888 —	»	»	7	21.888 —
Mères Gigognes.....	2	14.555 —	»	»	2	14.555 —
Destroyers.....	54	19.491 —	»	»	54	19.491 —
Torpilleurs.....	68	6.351 —	»	»	68	6.351 —
Sous-marins.....	2	»	»	»	2	?
	187	444.468 tonnes	5	71.600 tonnes	192	516.068 tonnes

Navires en service construits ou en construction au Japon (en 1908) excepté torpilleurs.

BATIMENTS	NOMBRE	DÉPLACEMENT	BATIMENTS	NOMBRE	DÉPLACEMENT
Cuirassés.....	2	39.300 tonnes	Garde-côtes 3 ^e classe.....	4	6.190 tonnes
Croiseurs-cuirassés.....	3	42.950 —	Avisos-canonnières 2 ^e classe.....	2	1.232 —
— 2 ^e classe.....	2	8.310 —	Avisos.....	4	5.422 —
— 3 ^e classe.....	6	18.271 —	Destroyers.....	35	13.125 —
			TOTAL GÉNÉRAL.....	58	134.800 tonnes

En plus de tous ces navires de combat, la marine japonaise possède deux navires-écoles pour

l'instruction pratique des officiers. L'école navale se trouve à terre, à Etajima.

On a attribué au manque d'instruction pratique, faute de navire-école pour les capitaines au long cours et marins, le nombre assez considérable d'accidents arrivés au cours des dernières années sur des navires de commerce (1). Il faut dire que depuis 1900 l'accroissement de la population à bord des navires de pêche ou de commerce a été formidable, puisque de 38.000 en 1900, le nombre des pêcheurs et des marins est monté à 202.000 en 1904. Le correspondant du *London and China Telegraph*, écrivant de Yokohama en juillet 1908, attribuait les accidents en question au fait que les jeunes capitaines de la marine marchande, bien que suffisamment instruits au point de vue théorique, manquent d'expérience pratique. Ceci serait dû, suivant lui, à ce qu'on manque de navires à voiles dans la marine marchande, les jonques n'offrant pas assez de facilités pour l'entraînement. Il ajoute que le gouvernement japonais semble s'en être rendu compte, car il encourage en ce moment la construction de navires-écoles, en plus des deux seuls qui existent actuellement et qui, par suite, sont encombrés. Le même correspondant raconte la réception faite à la flotte des Etats-Unis à Yokohama quelques jours avant par la marine japonaise, qui y était représentée par 24 cuirassés en ligne, avec quantité d'autres petits navires de guerre de plus petit échantillon, sous les ordres de l'amiral Ijuin, commandant en chef de la première escadre. Parmi les gros navires, on comptait 10 cuirassés de 1^{re} classe, parmi lesquels se trouvaient le *Satsuma Kan* qui, avec ses 19.350 tonnes de jauge, est le plus grand navire de guerre armé dans le monde entier, après l'*Aki Kan* qui en jauge 19.800. Les Japonais ne semblent pas vouloir, dit-il, s'arrêter dans la voie de l'armement à outrance, puisqu'à ce moment ils projetaient de construire deux autres cuirassés monstres devant déplacer 21.000 tonnes et porter 12 à 14 canons de 12 pouces avec en plus 10 de 6 pouces, ces derniers devant remplacer ceux de 4,7 pouces et l'armement contre les torpilleurs. La ceinture cuirassée doit avoir 12 pouces d'épaisseur, et afin de ne pas trop augmenter le poids, on réduira la vitesse prévue d'un demi-nœud en la ramenant de 20 nœuds et demi à 20 nœuds.

Nous avons vu comment la construction de ces énormes cuirassés qui avait si fortement inquiété l'Angleterre a été remise à plus tard, faute de fonds suffisants dans les coffres de la marine et du Japon.

Personnel de la marine.

Il est intéressant, pour compléter cette étude sur la marine du Japon, de parler un peu du personnel.

Le personnel supérieur est composé d'officiers aussi instruits que distingués, jouissant d'une autorité sur leurs hommes que nous pourrions

(1) En 1907, le Japon a perdu 27 vapeurs représentant 33.644 tonnes, soit 3,38 0/0 du total d'alors, 829 vapeurs représentant 1.068.747 tonnes.

leur envier pour les nôtres, et qui paraît en tout cas bien supérieure à celle que peuvent exercer les officiers de la marine des Etats-Unis sur les équipages assez mélangés et souvent assez indisciplinés qu'ils ont à commander. N'a-t-on pas parlé d'un millier de désertions sur la flotte américaine dans le port de San Francisco, au moment où elle partait pour sa longue croisière dans le Pacifique, que l'on supposa quelque temps le commencement d'une campagne devant aboutir à la guerre avec le Japon?

L'École navale d'Itajima (1), dans la mer Intérieure, verse ses aspirants sur l'un des deux navires-écoles (2). Les officiers supérieurs étudient à l'École nautique ou Académie navale du gouvernement à Tokyo, correspondant au collège de Greenwich anglais, puis naviguent pendant deux ans à bord du *Taisei Maru*, navire-école d'application à voile et à vapeur qui fit, en 1908, une longue campagne dans l'océan Indien, ne se servant de ses machines que pour l'entrée et la sortie des ports (3). Ils naviguent ensuite pendant un mois sur un vapeur de commerce comme élèves-officiers, leur éducation nautique prenant ainsi un total de cinq ans et demi. On estime malgré cela à Changhaï, dit le *London and China Telegraph* du 12 octobre 1908, qu'on leur accorde trop facilement des diplômes de capitaine. D'autres personnes, il est vrai, expliquent que les nombreuses pertes de vapeurs japonais en 1906 et 1907 (4) sont le résultat indirect de la dépression générale du commerce qui a forcé les Japonais à courir des risques; certains estiment enfin que cela tient à ce que, pendant la guerre avec la Russie, le Japon avait acheté à l'étranger un grand nombre de bateaux de qualité inférieure. Il y a aussi une école de médecine navale et une pour le commissariat de la marine (*Paymasters school*) à Tokyo.

Quoi qu'il en soit, les hommes de la marine, comme aussi ceux de l'armée japonaise, sont, de l'opinion même des Anglais, bons juges en la matière, la crème de tous les Japonais. C'est du moins ce qu'affirme très catégoriquement sir W. Petrie Watson dans son livre sur l'avenir du Japon (5). « Là, dit-il, les dirigeants et le peuple se rencontrent à l'autel du patriotisme, qui est un culte quand il n'est pas une religion. La machine de combat japonaise est un véritable modèle... »

Les marins japonais, tant officiers que matelots, ont été admirables de courage et de patriotisme

(1) Elle correspond au *Britannia* de la marine anglaise.

(2) L'un de ces navires-écoles est le *Taisei Maru*, construit en 1902 à Tokyo, et mesure 270×44×26 pieds, gréé en barque quatre-mâts avec 2 machines auxiliaires et 2 hélices pouvant donner 9 nœuds à la voile et 10 à la vapeur. Il porte 11 officiers, 56 hommes et 63 cadets. Le seul Européen à bord est un Anglais, M. Phillip, professeur de navigation.

(3) Un autre navire-école était l'ancienne corvette anglaise *Perseus*, qui avait bombardé Shimonoseki, en 1864 avec six autres navires, et qui vient d'être vendue pour être démolie (28 octobre 1908). Elle servait aussi d'école pratique au nouveau collège naval de Tokyo.

(4) 25.000 tonnes en 1906 et 33.000 tonnes en 1907.

(5) *The men of the army and navy are the pick of the nation's manhood, etc. The Future of Japan with a survey of present conditions*, by W. Petrie Watson.

pendant la guerre avec la Russie où ils se sont montrés bien souvent supérieurs aux Russes en tenue et en discipline. La propreté méticuleuse est une de leurs vertus et ils semblent la cultiver autant par dignité personnelle que par un sentiment bien compris de l'hygiène. C'est ainsi que, avant les grands combats avec les flottes chinoises et russes, ils prenaient un bain et revêtaient leur uniforme le plus propre. Le personnel de la flotte fut d'abord recruté par enrôlement forcé, puis par engagements volontaires. Nul ne songe

à se soustraire à l'honneur de servir la patrie; bien au contraire on a toujours plus d'engagements volontaires qu'il n'en est besoin, comme nous l'ont affirmé plusieurs de nos amis du Japon. La moitié à peu près des équipages est ainsi formée de volontaires. Le service est obligatoire de 20 à 38 ans.

Voici maintenant les chiffres qui nous ont été obligeamment fournis par le capitaine de frégate Moriyama pour l'année 1905 (31 décembre) :

Elèves des Ecoles de marine pour 1905.

Elèves de l'Ecole navale.....	560	à Itajima près Hiroshima
» » des canonniers.....	427	à Yokosuka
» » des mécaniciens.....	166 officiers,	»
» » ».....	311 matelots,	»
» » des torpilles.....	481 officiers et matelots,	»

Effectifs en activité au 31 décembre 1905.

AMIRAUX, CONTRÔLEURS ET ASSIMILÉS	OFFICIERS SUPÉRIEURS ET ASSIMILÉS	SUBORDONNÉS	ASPIRANTS	OFFICIERS MARINIERS	SOUS-OFFICIERS	MARINS	TOTAL
78	795	1920	493	948	7.565	28.342	39.841
Sous-officiers, 4.372, et matelots, 6.460 en réserve. — Total : 10.832.							

Le Résumé statistique pour l'année 1906 donne d'autre part (1) :

	AMIRAUX	OFFICIERS SUPÉRIEURS	OFFICIERS	OFFICIERS ASSIMILÉS	ASPIRANTS ET ÉLÈVES	SOUS-OFFICIERS	MARINS	TOTAL
Service actif...	77	741	2.126	4.068	921	7.857	29.667	42.407
1 ^{re} Réserve.....	33	122	44	124	»	2.770	5.265	8.360
2 ^e » ..	44	38	58	33	»	1.772	4.671	6.086
TOTAL.....	126	901	2.228	4.175	921	12.399	39.103	56.853
						Personnel civil.....		2.499

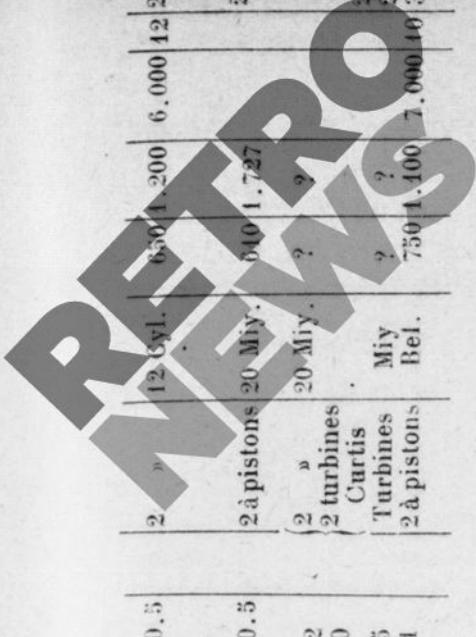
Agés moyens pour les divers grades.

	AMIRAL	VICE-AMIRAL	CONTRE-AMIRAL	CAPITAINE DE VAISSEAU	CAPITAINE DE FRÉGATE	CAPITAINE DE CORVETTE	LIEUTENANT DE VAISSEAU	ENSEIGNE	ASPIRANT	ASPIRANT DE 2 ^e CLASSE
Officiers de pont.....	56.3	52.10	50	44.3	38.10	36.3	27.11	25	23.6	22.3
Mécaniciens.....	»	56.4	49	43.5	38.5	34.4	28.3	25.2	23.11	»
Médecins.....	»	»	49.8	47.2	43	37.5	30.9	26.3	24.5	24.3
Pharmaciens.....	»	»	»	49.1	»	38.4	32.6	29.4	»	»
Commissaires.....	»	55.10	51.7	45.5	40.6	36.4	30.2	28.4	25.3	24.10
Ingénieurs des constructions na- vales.....	»	»	48.3	46.6	44.7	36.6	29.10	26.8	»	»
Ingénieurs de l'artillerie.....	»	»	54.4	44.3	45.9	35.11	29.4	27.5	»	»
— hydrographes.....	»	»	»	50.7	43.11	»	»	24.6	»	23.8

(1) Résumé statistique de l'empire du Japon, 22^e année, Tokyo, 1906. (Paru 2 mars 1908.)

MARINE DE GUERRE DU JAPON AU 1^{er} JANVIER 1909 (d'après les Annuaires anglais, allemands et français) (1)

NOMS	AGE	DIMENSIONS		Tirant d'eau mètres	Déplacement (tonnes)	DÉFENSE				ATTAQUE CANONS DIVERS (nombre et millimètres)	Tubes lance-torpilles	Chevaux Indiques	VITESSE (nœuds)	VITESSE DE ROUTE	Machines	Chaudières	Normal Maximum	EMBARBON Milles	ENDURANCE Jours	
		Longueur (mètres)	Largueur (mètres)			milli- mètres	milli- mètres	milli- mètres	milli- mètres											
Cuirassés d'escadre au-dessus de 5.000 tonnes.																				
Aki.....	07	153	25.5	8.44	19.800	238	454	127	76	4 305, 42 254, 8 152 R 2 76, 6 67 (42 120 R)	5 s. m.	18.000	21.5	2 turb. Curtis 2 à pistons 20 Miy.	?	?	?	?	?	2
Satsuna.....	06	149.5	25.5	8.44	19.200	238	454	127	76	4 305, 42 254, 8 152 R 2 76, 6 67 (42 120 R)	5 s. m.	18.000	18.5	2 turb. Curtis 2 à pistons 20 Miy.	?	?	?	?	?	2
A.....	07	149	26.20	8.54	21.000	305	452	100	63	42 305, 48 152, 42 120	5 s. m.	26.500	20	2 turbines Parson	?	?	?	?	?	2
B.....	07	139	23.80	8.40	16.400	229	401	90	76	4 305, 4 254, 42 152, 42 76 et 3 47, 6 Maxims	4 s. m. 1 A	17.000	19.2	2 à pistons 20 Nicl.	1.200	2.000	12.000	12.000	11	2
Kashima.....	05	114	22.40	9.50	12.500	457	356	152	63	4 305, 40 152 R, 46 76	4 s. m. 1 A	14.400	19	2 à pistons 40 Cyl.	700	1.400	5.000	5.000	12	2
Katori.....	05	122	23	9.30	14.900	228	356	152	102	4 305, 4 254, 40 152, 20 76 8 47	4 s. m. 1 A	14.500	18.5	2 à pistons 25 Bel.	700	1.400	9.000	9.000	10	2
Fuji-Yama.....	96	122	23	9.30	14.900	228	356	152	102	4 305, 4 254, 40 152, 20 76 8 47	4 s. m. 1 A	14.500	18.5	2 à pistons 25 Bel.	1.000	2.600	9.000	9.000	10	2
Shiki-Shima.....	98	121	23	7.92	13.556	227	254	127	65	4 305, 6 203, 42 76, 42 76, 42 57 ou 47	4 s. m. 1 A	16.300	18	2 »	1.250	2.000	5.000	5.000	10	2
Asahi.....	99	114	22	8	12.700	229	254	127	76	4 305, 42 152, 20 76, 20 47 6 4 s. m.	4 s. m. 1 A	16.000	18.8	2 »	1.000	2.600	8.800	8.800	10	3
Mikasa.....	00	133	21.50	8	12.896	230	229	102	63	4 305, 40 152, 20 76, 42 47 6 aériens	6, 2 s. m.	14.500	18	3 »	4.000	1.200	6.000	6.000	10	3
Iwami (ex-Orel).....	02	142	21	8.40	12.000	358	254	127	76	4 305, 42 152 R, 40 47	6, 2 s. m.	11.255	17	2 »	900	1.050	3.000	3.000	10	2
Hizen (ex-Revizan).....	99	101	20	8	8.440	356	254	152	63	2 305, 42 152, 4 76, 40 47 6	5, 4 s. m.	4.800	15.4	2 »	850	1.000	6.000	6.000	7	2
Sagami (ex-Peresviet).....	98	133	21.50	8	12.877	230	229	102	63	4 305, 40 152, 20 76, 42 47 6 aériens	6, 2 s. m.	14.500	18	3 »	4.000	1.200	6.000	6.000	10	3
Suwo (ex-Pobieda).....	00	142	21	8.40	12.000	358	254	127	76	4 305, 42 152 R, 40 47	6, 2 s. m.	11.255	17	2 »	900	1.050	3.000	3.000	10	2
Tango (ex-Poltawa).....	96	101	20	8	8.440	356	254	152	63	2 305, 42 152, 4 76, 40 47 6	5, 4 s. m.	4.800	15.4	2 »	850	1.000	6.000	6.000	7	2
Iky (ex-Emp. Nicolas I).....	88	101	20	8	8.440	356	254	152	63	2 305, 42 152, 4 76, 40 47 6	5, 4 s. m.	4.800	15.4	2 »	850	1.000	6.000	6.000	7	2
Garde-côtes cuirassés de 3.000 à 5.000 tonnes.																				
Minoshima (ex-Amiral Seniavine).....	94	85	15.80	5.30	4.125	254	203	152	63	4 203, 4 120 R, 6 47 R.	4	5.327	16.1	2 »	260	400	1.900	1.900	10	2
Okinoshima (ex-Général Amiral-Apravine).....	96	85	15.80	5.30	4.192	254	203	152	63	3 254, 4 47, R.	4	5.757	15.1	2 »	260	400	1.900	1.900	10	2
Asama (98), Tokiwa.....	98	124.4	20.4	7.4	9.906	178	152	152	51	4 203 R, 44 152 R, 42 76 R, 7 47 R.	5, 4 s. m.	18.248	22.7	2 »	600	1.200	7.000	7.000	10	2
Izumo (99), Iwate.....	00	121.9	20.9	7.4	9.906	178	152	152	64	4 203 R, 44 152 R, 44 76 R, 7 47 R.	5, 4 s. m.	14.500	20.9	2 »	600	1.200	7.000	7.000	10	3
Azuma (99), Yakumo.....	99	135.9	18.1	7.2	9.456	178	152	152	64	4 203 R, 42 152 R, 42 76 R, 6 47 R.	5, 4 s. m.	16.768	20	2 »	600	1.300	10.000	10.000	12	3



Nishin (03), Kasuga...	02	109	48.7	7.7	7.750	152	140	152	37	K. 1.250, 2.203 N 2.203	14 152, 10 76 et 4 47	4	14.990	20.5	2	12 Cyl.	650	1.200	6.000	12 2
Tsukuba (05), Ikoma...	06	135	22.9	7.90	13.970	178	178	127	63	4 305, 12 152 R, 12 120 R, 4 M.	5 s. m.	20.500	20.5	2	à pistons	20 Miy.	540	1.727		2
Kurama (08), Ibuki...	08	137	23	7.9	14.834	178	178	152	63	4 305, 8 203 R, 14 120 R.	3 2 s. m.	25.000	22	2	turbines Curtis	20 Miy.	?	?		2
Cinq en construction.	08	164	24.55	8.4	18.650	?	?	?	?	6 305, 14 152, 10 120.	?	44.000	25	2	Turbines	Miy	?	?		2
Aso (ex-Bayan).....	99	135	18.1	6.80	7.800	203	152	60	51	2 203, 8 150 R, 20 76 R.	2 s. m.	16.500	21	2	à pistons	Bel.	750	1.100	7.000	10 3

Croiseurs protégés A (gros croiseurs au-dessus de 5.500 tonnes).

Soya (ex-Variag).....	99	127.8	15.9	6.4	6.856	Cofferdam à cellulose		76	12 152 R, 12 76 R, 8 47 R, 2 37, 2 M.	4 2 s. m.	19.000	23	2	à pistons	30 Nicl.	750	1.300	5.000	10 4
Tsugaru (ex-Pallada).	98	124	13	6.4	6.600	Cofferdam et flottai- son cellulaire.		76	8 152 R, 22 76 R, 10 37 R.	4 2 s. m.	13.100	19.5	3	»	24 Bel.	900	1.400	5.700	10 3

B (petits croiseurs au-dessus de 2.000 jusqu'à 5.500 tonnes).

Kasagi (98), Chitose...	98	114	14.9	6.1	4.836	Flottaison cellulaire, double fond.		45	2 203 R, 10 120 R, 12 76 R, 6 50 R, Armstrong	4	15.000	22.5	2	à pistons	12 Cyl.	350	1.000	4.500	10 2
Suma (95), Akashi.....	97	93/90	12.5	5.6	2.700	Double fond au centre		51	2 152 R, 6 120 R, 12 47 R.	2	8.500	20	16	2	»	200	600	4.000	10 2
Nitaka (02), Tsushima.	02	102	13.5	5	3.420	Ceinture cellulaire.		64	6 152 R, 40 76 R, 4 47 R.	—	8.500	20	16	2	»	600	600	10.000	10 3
Otawa (03), Tone.....	07	97	12.7	4.8	3.048	Blockhaus		64	2 152 R, 6 120 R (4 76 R, Otawa), 2 M. 2 76 R, Tone	—	15.000	23	—	2	»	600	875		3
Hsukushima (92), Hashi- date.....	90	123	14.08	5	4.100	Pont blindé.		61	1 320 R, 11 120 R, 13 47, Hashidate, 1 152.	—	6.400	16.5	14.5	2	»	400	680	5.000	10 1

AVISOS

Avisos-croiseurs non protégés et canonnières.

Chi-Haya.....	99	83.8	9.6	3	1.250	Cloisonnement		50	2 120 R, 4 47 R.	5	6.000	21	2	à pistons	4 Nor.	125	450	?	3
Mogani.....	07	96.3	9.6	3	1.350	ferdam		52	2 120 R, 4 76 R.	—	8.000	23	2	Turb. Parson	6 Miy.	?	?	?	3
Yodogawa.....	07	91.5	9.8	3	1.250	Cloisonnement Cof- ferdam		52	2 120 R, 4 76 R.	—	6.500	22	2	à pistons	4 Miy.	?	?	?	3
Sutsuya (ex-Novik)...	00	109.8	12.20	5	3.180	Cloisonnement		54	1 152 R, 4 120 R, 8 47 R.	5	18.000	25.4	3	»	2 Sch.	360	600	5.000	12 1
Uji (03), Samuda.....	02	55	8.4	2.1	630	canonnière de rivière de petit tirant d'eau pour les fleuves de Chine		—	4 76 R, 3 M.	—	6.000	13 2	2	»	Var.				1
Miyako.....	97	96	11	4.8	1.800			2	1 120 R, 10 47 R	2	6.000	20	2	»					2
Fuchimi.....	06				180							14							2

Destroyers.

38	05/07	69	6.2	1.8	386	VI. 76.		2			6.000	31							
postérieurs	3	69	6.2	1.8	386	II 76, V 57.		2			6.000	31							
à la guerre	2	69	6.2	1.8	386	II 76, IV 57.		2			6.000	31							
14	3	67	6	2.6	369	II 76, II 57.		2			5.500	34							
ont fait	6	97/00	6	2.4	275	I 76, V 57.		2			5.600	34							
la guerre	5	97/00	6	2.8	310	II 76, II 57.		2			5.500	31							

(1) JANE'S fighting ships of the World, 1907, *Nauticus*, 1908. — *Les Flottes de combat en 1909*, par le commandant DE BALINCOURT.

RÉCAPITULATION. — MARINE JAPONAISE AU 1^{er} JANVIER 1909 ⁽¹⁾

NOMS	DÉPLACEMENT (tonnes)	CALIBRES DES CANONS ET LEUR NOMBRE							EN SOMME	
		320 ^{mm}	305 ^{mm}	254 ^{mm}	203 ^{mm}	152 ^{mm}	120 ^{mm}	76 ^{mm}		
16 cuirassés	2 <i>Aki</i>	39.000	»	8	2½	»	8	12	16	392.100 tonneaux 2 320 millim. 66 305 — 40 254 — 51 203 — 311 152 — 139 120 — 398 076 —
	2 <i>Kashima</i> ...	32.800	»	8	8	»	24	»	24	
	1 <i>Fuji</i>	12.500	»	4	»	»	10	»	16	
	3 <i>Mikasa</i>	44.700	»	12	4	»	38	»	60	
	1 <i>Iwamy</i>	13.500	»	4	»	»	6	»	12	
	1 <i>Hizen</i>	12.700	»	4	»	»	12	»	20	
	2 <i>Sagami</i>	25.000	»	8	»	»	20	»	40	
	1 <i>Tango</i>	12.000	»	4	»	»	12	»	»	
	1 <i>Iky</i>	8.500	»	2	»	»	12	»	4	
	2 <i>Mishima</i> ...	8.200	»	»	3	4	»	8	»	
TOTAUX...	208.900	»	54	39	10	136	20	192		
12 croiseurs cuirassés	6 <i>Asama</i>	59.000	»	»	»	24	76	»	72	
	2 <i>Nishin</i>	15.000	»	»	1	3	28	»	20	
	3 <i>Tsukuba</i> ...	42.600	»	12	»	8	24	38	»	
	1 <i>Aso</i>	7.800	»	»	»	2	8	»	20	
TOTAUX...	124.400	»	12	1	37	136	38	112		
16 croiseurs	2 <i>Soya</i>	13.000	»	»	»	»	»	»	34	
	2 <i>Chitose</i>	9.600	»	»	»	4	20	20	24	
	6 <i>Suma</i>	20.500	»	»	»	»	»	30	24	
	2 <i>Hashidate</i> ..	8.600	2	»	»	»	16	21	»	
	1 <i>Sutsuya</i> ...	3.100	»	»	»	»	4	4	»	
	3 <i>Chi-Haya</i> ...	4.000	»	»	»	»	2	6	12	
TOTAUX...	58.800	2	»	»	4	39	81	94		

60 destroyers, 19 torpilleurs de 1^{re} classe, 36 torpilleurs de 2^e classe, 9 sous-marins.

Personnel des Ecoles de marine en 1906.

	PERSONEL JAPONAIS	ÉTRANGERS	ÉLÈVES	BOURSIERS
Ecole supérieure de marine.....	39	1	50	»
— navale.....	108	3	559	559
— de mécanique.....	54	1	162	162
— de médecine navale.....	13	»	30	»
— des officiers comptables.....	8	»	55	»
— des ouvriers de la construction navale...	13	»	48	»
TOTAUX.....	235	5	904	721

Torpilleurs.

1^o *Monazuru, Shirataka, Kassagi, Hayabusa, Tschidori* (Normand), copiés sur le *Cyclone* français.

2^o *Awataka, Hato, Hibari, Kari, Tsubane*, copiés sur le *Cyclone* français, mais construits au Japon.

3^o *Aashitaka, Kamome, Otori, Udzura, Sagi*, sur les plans de Normand et faits au Japon.

4^o *Kotaka* (Yarrow) 1886, 200 tonneaux, 50 mètres, 19,6 nœuds. Le seul torpilleur ayant un pont protecteur.

5^o *Tukuyo* (Schichau), 128 tonneaux, 47 mètres, 23 nœuds, pris aux Chinois (*Shirataka*).

1^{re} CLASSE

6^o Dix-huit Schichau de 90 tonneaux du type classique

(à retrancher de ce nombre les nos 34, 35, 42 et 69 coulés à la bataille de Tsoushima, et 34, 48 par des mines).

7^o Dix *Viper* autrichiens construits chez Yarrow en 1898.

8^o Onze Yarrow, 39 mètres, 20 nœuds; type anglais n^o 85; 2 cheminées, 89 tonnes.

9^o Un Normand, type français n^o 126.

10^o Deux Normand, type français n^o 212.

2^e CLASSE

Deux *Vulcan* nos 26 et 28 : 33 mètres, 65 tonneaux.

Treize Creusot nos 5 à 14 et 17 à 19 : 35 mètres, 65 tonneaux; type français n^o 100; le n^o 16 perdu aux Pescadores, chaviré.

Deux Creusot nos 15 et 20; type français 131-144.

Dix Creusot modifiés de 34 mètres et 54 tonneaux.

SOUS-MARINS

Cinq Holland (04), longueur 20^m42, largeur 3^m72, 106 et

(1) Commandant DE BALINCOURT: *Les Flottes de combat en 1909*.

Bâtiments sans valeur militaire (1).

NOMS	AGE	DIMENSIONS		TIRANT D'EAU	DÉPLACEMENT TONNES	DÉFENSE MILLIMÈTRES	ATTAQUE		TORPILLES	CHEVAUX INDIQUÉS	VITESSE	MACHINES	CHAUDIÈRES	CHARBON		SITUATION
		LARGEUR	LONGUEUR				CANONS DIVERS							NOMINAL	MAXIMUM	
Akitsuishima.....	92	91.7	13.4	5.3	3.175	»	76	4. 452 R. 6. 120 R. 40. 47 R.	4	8. 516	19	»	8 cyl.	550	Vieux croiseur protégé	
Naniwa (85), Takachio	85	91.4	14.1	5.7	3.709	»	76	8 (Takachio 10), 150 R. 6. 47 R. 6 m.	4	5. 875 7. 604	18	»	6 cyl.	800	Id.	
Izumi.....	84	82.3	12.8	5.6	3.000	»	25	2. 254. 6. 150 R. 6. 47 R. 6 m.	4	6. 100	18	»	8 cyl.	600	Id.	
Tchijoda.....	89	94.5	13	4.3	2.490	113	35	10. 120 R. 45. 47 R. 1. 320 R. 42. 120 R. 6. 76 R. 6. 47 R.	3	5. 678	19	»	12 Belv.	400	Id.	
Matsushima.....	90	91.8	15.6	6	4.278	»	40	6. 47 R.	3	6. 430	16	»	8 Belv.	680	Id.	
Toyobachi.....	88	90	12	6	4.200	»	»	42. 120 R. 6. 47 R.	»	4. 000	15	»	»	»	Dépôt de mines	
Anakusa (ex-Ameur).....	99	92	12	6	2.500	»	»	6. 76 R. 6. 47 R.	»	5. 200	17.5	»	»	»	Mouille-torpilles	
Tsukushi.....	81	64	10	5	1.380	»	»	2. 254 R. 4. 120 R.	»	2. 800	16	»	»	»	C. cale appointé	
Teuria, Takao, Yamato, Misushi.....	83	65	10.5	5	4.500	»	»	2. 150 R. 2. 120 R.	»	1. 800	14	»	»	»	Garde-côtes et Pêcheries	
Hi-Yei, Kongo.....	77	70	12	5.5	2.250	»	»	2. 170 R. 6. 150 R.	»	2. 250	13	»	»	»	Ecole marine	
Akagi, Maya, Chokai, Iwaka.....	87	47	8	3.2	624	»	»	4. 120 R. 6. 47 R.	»	700	12	»	»	»	Garde-côtes et Pêcheries	
Kansaki maru.....	96	»	»	»	10.800	»	»	»	»	»	13	»	»	»	Dépôt de sous-marins.	

125 tonneaux, lancés en mai 1905. Moteurs à pétrole et accumulateurs électriques.

Deux plus petits sur cales au Japon et non prêts en mars 1907 (complètement manqués).

Deux Vickers de la classe anglaise C, améliorés, avec deux tubes lance-torpilles à l'avant.

On a construit chez Vickers un transport à tunnel capable de porter deux « sous-marins » ; il a une grande largeur, file 12 nœuds et a 80 mètres de long et ses machines sont à l'extrême-arrière (2).

Condamnés de la marine en 1906.

Terminons enfin ces statistiques sur le personnel en donnant le relevé des condamnations prononcées en 1906 pour les marins.

Travaux forcés, 3; déportation, 1; recherches, 1; détention, 1; emprisonnement, 453; amendes, 11; autres peines, 3. Total : 473.

Ceci montre que la criminalité n'est guère grave parmi les marins.

Phares et fanaux.

Les ingénieurs de la marine ont construit au Japon les phares suivants.

Sur les 140 phares on compte :

Phares, 140; fanaux, 16; bateaux-feux, 2; bouées à feux, 16; poteaux, 17. Total : 191.

Phares en bois, 40; phares en pierre, 36; phares en brique, 23; phares en fer, 41. Total : 140, dont 28 de plus de 20 milles de portée; 72 de plus de 10 milles; 92 au-dessous de 10 milles.

Le budget de la marine se montait avant la guerre russo-japonaise à 25 millions de francs environ par an, mais il y avait en plus un emprunt spécial pour la marine sans lequel on n'aurait pu arriver à entretenir d'une façon convenable les divers services. La défense des côtes a été tout particulièrement aidée par des souscriptions volontaires comme la marine d'ailleurs pendant et depuis la guerre.

A.-A. FAUVEL.

AVIS

Plusieurs de nos adhérents d'Orient et d'Extrême-Orient nous ont exprimé le désir de nous adresser des correspondances et des notes sur les événements qui se passent dans leur région. Nous recevons avec empressement toutes les communications de ce genre et nous utiliserons dans notre Bulletin celles d'entre elles qui pourraient être publiées sans inconvénient et seraient de nature à intéresser nos lecteurs.

(1) Commandant DE BALINCOURT : *Les Flottes de combat en 1909 et Nauticus JANE'S fighting ships of the World.*

(2) Le commandant DE BALINCOURT : *Les Flottes de combat en 1909.*

ASIE FRANÇAISE

Les monopoles en Indo-Chine. — Le *Courrier Saïgonnais* nous apporte, dans son numéro du 23 septembre, une nouvelle qui sera agréable à tous ceux qui ont quelque souci d'une bonne politique indigène, c'est-à-dire de la solidité de notre domination en Indo-Chine. L'organe cochinchinois donnait cette nouvelle dans ces termes :

A la date du 13 septembre 1909, le gouverneur général a décidé, en commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine :

1° Que le contrat du 31 décembre 1902, pour la vente des alcools indigènes et vins de Chine, au Tonkin et dans le Nord-Annam, cessera, à partir du 1^{er} janvier 1911, dans les conditions des articles 2 et 27 dudit contrat;

2° Que le contrat du 21 décembre 1900, pour l'installation et l'exploitation des dépôts et magasins de vente de sel dans l'intérieur du Tonkin et dans les provinces du Nord de l'Annam, qui doit prendre fin le 28 décembre 1910, ne sera pas renouvelé.

Il s'agit, en un mot, de faire disparaître la concession en fait ou en droit du monopole de vente du sel et de l'alcool dans le Tonkin et les trois provinces du Nord de l'Annam. Etant donné les abus auxquels cette concession avait donné lieu, on ne saurait trop féliciter le gouverneur général de la décision qu'il a prise. Il faut espérer qu'une autre, analogue, ne tardera pas à intervenir en ce qui concerne les divers contrats de monopole de la distillation, dont l'échéance est, à vrai dire, malheureusement moins prochaine. Le bruit mené en Indo-Chine autour de la politique fiscale ainsi arrêtée par le gouverneur général suffirait à montrer qu'il fallait un certain courage pour l'adopter. On peut même se demander s'il ne faut pas voir dans cette affaire la vraie raison des critiques dont est l'objet l'administration du gouverneur général, même sur des points absolument étrangers à la question des impôts industriels. M. Klobukovski, vivement attaqué, n'en a que plus de mérite à entrer résolument dans la voie que l'examen de la situation générale de l'Indo-Chine obligeait le représentant du gouvernement français à adopter.

Soumission d'un fils adoptif du Dé Tham.

— Un fait important vient de marquer la lutte que nous poursuivons contre le Dé Tham. Un des principaux lieutenants de ce chef pirate, l'Annamite Ca Binh, qui est également son fils adoptif, a fait sa soumission entre les mains du khamsai Le Hoan, qui dirige contre le Dé Tham une bande de partisans.

On annonce aussi que trois autres soumissions importantes ont été obtenues par la troupe de Luang Tam Ky. Ce qui donne de l'importance à cette nouvelle, c'est que Luang Tam Ky est lui-même un ancien pirate. A Luang Tam Ky, comme au Dé Tham, on avait accordé une concession territoriale. L'un comme l'autre avaient été autorisés à conserver quelques fusils. Mais l'administrateur de Thaï-Nguyen établit progressivement

des postes militaires sur le territoire de Luang Tam Ky et le cerna pour ainsi dire dans un réseau de routes. Il en résulta que lorsque l'affaire du Dé Tham éclata, Luang Tam Ky était au point de vue stratégique et administratif entre nos mains. Il marcha donc contre son ex-collègue en piraterie, le Dé Tham. Celui-ci, à qui on avait au contraire laissé prendre les allures d'un petit prince indépendant, en avait profité comme on sait. En outre, Luang Tam Ky est un Chinois qui a préféré tirer tout profit utile de sa situation nouvelle plutôt que de courir la brousse.

Conseil colonial de Cochinchine. — A l'ouverture de la séance plénière du Conseil colonial, M. Gourbeil, gouverneur, a prononcé un discours dont voici le passage concernant la situation financière :

Efforçons-nous d'acquiescer un sens exact des réalités, de donner à nos projets une forme, un but pratique, afin de proportionner nos efforts aux possibilités. Ne risquons pas de préparer aux autres et à nous-mêmes de cruelles déceptions, ne promettons pas plus que nous ne serions sûrs de pouvoir tenir. Enfin — et je touche ici à la partie essentielle de mes explications — si nous voulons assurer l'exécution loyale de nos promesses et réaliser les réformes attendues, commençons par établir un budget solide, à l'abri de tout aléa; ayons, en un mot, de bonnes finances.

Vous trouverez au *Livre Vert* l'exposé des résultats de l'exercice 1908 et la situation du premier semestre de l'exercice 1909. Les prédictions pessimistes qu'on avait émises au sujet du règlement de l'exercice 1908 ne se sont heureusement pas réalisées.

Les recouvrements ont dépassé les paiements de 22.000 piastres environ. Il reste à régulariser, il est vrai, pour 39.000 piastres de dépenses. D'où une différence au passif de 17.000 piastres. Mais comme le budget de 1908 a pris à sa charge trois transmissions du budget précédent, formant un total de 77.000 piastres, l'on peut dire que l'exercice 1908 s'est, en définitive, soldé en excédent.

Il serait téméraire d'annoncer dès maintenant, avec une approximation très serrée, les résultats de l'exercice 1909. J'ai fait ressortir dans mon rapport spécial les raisons pour lesquelles il y a tout lieu d'espérer que le budget en cours se bouclera sans peine, si les mécomptes imprévus nous sont épargnés et si le cours de la piastre ne descend pas au-dessous du taux budgétaire.

Je puis donc résumer d'un mot notre situation financière : nous sommes au pair et ceux d'entre vous, Messieurs, qui ont connu des heures plus difficiles, qui ont triomphé de la crise consécutive à la création du budget général, penseront avec moi que s'il mérite la plus grande circonspection, l'état de nos finances ne présente rien de grave, rien d'inquiétant. Je ne puis m'empêcher même — sans qu'il entre un seul instant dans ma pensée de me livrer à des critiques déplacées — de trouver que nos préoccupations sont peu de chose auprès des difficultés rencontrées pour l'établissement d'autres budgets métropolitains ou coloniaux, dont les ressources normales sont constamment inférieures aux charges de plus en plus lourdes qu'ils doivent assumer. La Cochinchine est prospère et féconde. Une partie de son sol est encore inexploitée et, malgré quelques embarras passagers, son activité industrielle et commerciale ne peut que s'accroître; enfin, elle ne traîne pas derrière elle le boulet de la dette. Une gestion prudente, des efforts intelligents pour développer son activité économique suffiront à garantir ses finances de toute aventure périlleuse.

Ces constatations faites, je dois justifier à vos yeux,

dans ses grandes lignes, le projet de budget soumis à vos délibérations. Ni par ses chiffres ni par sa contexture, il ne s'éloigne sensiblement du budget que vous avez voté l'année dernière. Il s'équilibre en recettes et en dépenses à la somme de 5.278.835 piastres, soit une différence en plus de 117.052 piastres, sur l'exercice courant. L'augmentation apparaîtrait plus élevée si je n'avais fait figurer, simplement pour mémoire, la part contributive des provinces dans la solde de l'ancien personnel subalterne qui venait grossir fictivement le budget d'une somme importante.

Vous trouverez à la plupart des articles les prévisions de recettes légèrement au-dessus de celles du budget en cours d'exécution. En ce qui concerne l'impôt d'immatriculation des rizières, j'ai maintenu le chiffre inscrit pour 1909; c'est seulement dans le courant de l'année prochaine que nous connaissons, d'une façon certaine, le rendement donné par la classification que le Conseil colonial a, dans sa dernière session, votée à titre d'essai pour une période de deux ans. Mais, dès à présent, je tiens à dire que le produit escompté paraît avoir été calculé sans exagération. Quant au léger relèvement des autres articles, il est basé sur les éléments les plus exacts dont ait pu faire état l'administration, et notamment sur les résultats de l'antépénultième année. Ces évaluations ne semblent pas trop optimistes.

Ici une réflexion s'impose : lorsqu'on étudie de près les revenus du budget local, on est frappé de leur caractère en quelque sorte stationnaire. Et, en effet, les recettes susceptibles de progresser parallèlement à la prospérité économique du pays vont alimenter le budget général, et, dans une proportion plus modeste, fournir un appoint momentanément nécessaire aux finances de la ville de Saïgon. De là le manque d'élasticité de nos budgets et l'impossibilité de prévoir actuellement leur extension sérieuse en dehors de l'établissement de nouveaux impôts et de nouvelles taxes, extrémité à laquelle il nous serait difficile de nous résoudre. Le Conseil colonial comprend que je ne puisse qu'effleurer ce sujet. Il ne nous appartient pas de discuter le régime légal; et si les souhaits de la Cochinchine vont vers la récupération de la majeure partie de ses ressources, si elle peut espérer que par la décentralisation des services, déjà commencée, elle arrivera progressivement à reconquérir son autonomie financière, il n'est possible de tabler, pour le moment, que sur des réalités immédiates. Nous avons le devoir d'équilibrer le budget, de lui maintenir ce caractère de sincérité et de prudence grâce auquel il nous sera permis d'attendre, sans risques, des temps meilleurs.

Plus prochaine sans doute est la possibilité d'alléger nos finances d'une partie de la contribution temporaire consentie au budget municipal. La question se posera à l'expiration du terme prévu par votre délibération du 19 septembre 1908. Avec une égale bonne volonté de part et d'autre, avec une compréhension large et impartiale de ce que doivent être, unis et se fortifiant mutuellement, les intérêts de la Cochinchine et de la ville de Saïgon, nous trouverons, corps élus et administration locale, la formule heureuse permettant à la colonie et à sa capitale de vivre et de prospérer.

Je ne m'étendrai pas longuement, Messieurs, sur le projet de budget des dépenses. L'administration fournira au Conseil colonial, au cours de la session, tous les éclaircissements nécessaires sur chaque chapitre. Vous voudrez bien, je pense, reconnaître qu'un réel souci d'économie et de franchise a présidé à l'établissement des prévisions des dépenses de personnel. J'ai pris l'effectif exact du personnel existant et inscrit en regard la somme correspondante, en y ajoutant un léger crédit — trop léger à mon gré — pour les avancements réguliers.

C'est une opération des plus simples, mais qui a amené quelques augmentations. Je vous demanderai de les accepter car, à mon avis, il importe, pour la clarté budgétaire, de s'affranchir le plus possible de la fâcheuse pratique des virements et des crédits supplémentaires. C'est guidée par la même préoccupation que l'administration vous propose de relever les chapitres du cadastre et des transports. Mais la plus forte augmentation résulte de la nouvelle et très utile organisation du service de la police locale et de la police rurale. L'application de l'arrêté du 19 mars qui a consacré la réforme entraînera en effet pour le budget local, à partir du 1^{er} janvier 1910, une dépense supplémentaire de 89.762 piastres.

Je n'ai pas voulu restreindre les crédits destinés aux travaux publics, très sagement relevés l'année dernière de 176.000 piastres. Je n'ai pas voulu davantage affecter à des dépenses ayant un caractère permanent le crédit de 127.295 piastres représentant la demi-annuité de l'emprunt projeté pour l'adduction des eaux de Trian.

J'estime cependant que cette rubrique doit disparaître du budget. Bien que les travaux de captation de Tan-son-nhut ne soient pas encore définitivement reçus, les techniciens déclarent que les pompes, auxquels il a été procédé, permettent de croire que le volume d'eau prévu au contrat sera facilement atteint. Quoi qu'il en soit, l'opinion paraît faite sur la question de Trian, dont le projet, quelque séduisant qu'il ait pu paraître en vue d'une abondante distribution d'eau à la ville de Saïgon, doit être l'objet d'un ajournement indéfini, puisque l'on s'est arrêté, en fait, à une autre solution, puisque d'autre part le budget, de l'aveu de tous, est hors d'état pour le moment d'en supporter la lourde charge. Je propose donc au Conseil colonial d'affecter les anciens crédits du chapitre XIV en partie à une réserve destinée à parer à la baisse éventuelle du taux de la piastre, en partie au montant de la quote-part du budget local au compte ouvert pour les grands travaux de la ville de Saïgon. Le Conseil colonial connaît l'état de la question : les 800.000 piastres jugées, au moment de l'établissement du programme, nécessaires pour l'expropriation des terrains et les travaux d'aménagement du boulevard Saïgon-Cholon devaient être fournies : 500.000 par le budget local ; 200.000 par le budget général et 100.000 par la ville de Saïgon. Le budget général prenait en outre à sa charge les travaux de la nouvelle gare.

A l'heure actuelle, le budget général et la ville ont versé les sommes convenues ; le budget local, pour tenir ses engagements, devra effectuer encore un versement de 203.000 piastres. La procédure d'expropriation est sur le point d'être terminée. Mais après un échange de vues tout récent, il a été reconnu que le projet technique devait être l'objet d'études plus précises et que la dépense dépasserait vraisemblablement les premières évaluations. Un accord conforme aux conclusions de M. le directeur général des travaux, publics et auxquelles je donne ma complète adhésion, est près d'intervenir au sujet de l'organisation administrative et technique qui doit précéder la mise en œuvre. Je demanderai, le cas échéant, au Conseil colonial, d'examiner dans quelle mesure le budget local pourra consentir de nouveaux sacrifices, pour parfaire la contribution qui lui incombe. Faisant allusion aux négociations qui viennent de se poursuivre, il me sera permis de remercier M. le gouverneur général de l'aide précieuse qu'il a apportée à l'administration locale pour résoudre cette importante question et de sa sollicitude toute particulière pour les intérêts de la Cochinchine.

Je ne vous saisis pas à cette session des contrats à passer pour l'organisation des transports fluviaux. Comme vous le savez, une commission avait été chargée d'étudier si, sur certaines bases, il serait avantageux pour la colonie de renouveler les contrats qui auront leur terme en

1915. L'entente n'a pu s'établir sur les points les plus importants entre l'administrateur délégué de la Compagnie des Messageries Fluviales et la Commission. Celle-ci sera appelée à donner son avis sur les nouvelles propositions du représentant de la compagnie.

Il ne semble point qu'il y ait péril en la demeure : c'est là une question extrêmement grave en ce qu'elle engage pour une très longue période les finances de la colonie que l'on pouvait espérer voir s'alléger à l'expiration du contrat en cours d'une notable partie de la subvention. Elle se rattache d'autre part à l'organisation générale des voies de communications dans l'Ouest qui devra, en vue de l'expiration de la convention de Saïgon-Mytho, faire l'objet d'une étude d'ensemble. Si, en effet, l'on se décide à envisager sérieusement la construction des voies ferrées sur Vinhlong, Cantho et même Pnom-peuh, les données du problème se trouveront sensiblement modifiées. Je ne veux pas entrer aujourd'hui dans le fond du débat; il devra s'engager avec toute l'ampleur qu'il comporte au cours de votre session prochaine ou faire l'objet d'une session extraordinaire.

Le service Haïphong-Hong-kong. — La Chambre de commerce de Hanoï a exprimé le vœu, il y a quelque temps, que l'administration étudie la création d'une ligne de navigation subventionnée entre Haïphong, Hong-kong et Changhaï, faisant valoir à l'appui que cette ligne aurait l'avantage de réduire à une vingtaine de jours la durée des transports postaux entre la colonie et la métropole, grâce au transsibérien, et qu'elle contribuerait puissamment à développer les relations commerciales du Tonkin avec le Nord de la Chine.

Le gouverneur général vient de répondre à la Chambre de commerce qu'après examen, l'état du budget ne permettait pas d'organiser une ligne Haïphong-Changhaï qui demanderait une subvention de plus d'un million de francs. Il ajoute que, d'autre part, la ligne Hankéou-Canton sera ouverte au trafic dans quelques années et jusqu'en 1912 le gouvernement français subventionne une ligne de navigation des Messageries maritimes entre Hong-kong et Changhaï.

Plusieurs grandes compagnies de navigation assurent déjà un service régulier entre ces deux points. Dans ces conditions, la ligne indo-chinoise projetée, concurrencée par de puissantes rivales, aurait peu de chances de succès. Par contre, le gouverneur général croit qu'il peut être profitable de relier Haïphong à Hong-kong par des navires confortables et rapides partant une fois par semaine ou tous les quinze jours dans chaque sens avec escale à Quang-tchéou-wan.

Le gouverneur général ajoute qu'il est disposé à mettre en adjudication à l'expiration du contrat de la ligne Haïphong-Quang-tchéou-wan, la création d'une ligne Haïphong-Hong-kong. Si ce service était hebdomadaire, un navire sur deux s'arrêterait à Quang-tchéou-wan.

Cette création contribuerait sans doute à détourner vers le Tonkin nombre de visiteurs qu'en écarte actuellement l'absence de navires partant à dates fixes de la possession anglaise voisine. Le gouverneur termine en demandant l'opinion de la Chambre de commerce sur la création de cette ligne.

Tous ceux qui ont pu faire l'expérience de l'insuffisance scandaleuse des communications entre Haïphong et Hong-kong, c'est-à-dire entre le Tonkin, la Chine et le Transsibérien estimeront qu'il y a là une création absolument nécessaire.

Institution d'une commission des valeurs en douane au Tonkin. — Il vient d'être institué au Tonkin une commission permanente des valeurs en douane, chargée de reviser et de tenir à jour la nomenclature des valeurs en douane. Cette commission est composée comme suit :

Le directeur général des douanes et régies, ou un inspecteur des douanes et régies désigné par lui pour le représenter, président ;

Un délégué de la Chambre de commerce de Hanoï ;

Un délégué de la Chambre d'agriculture du Tonkin ;

Le chef du service commercial ;

Le chef du bureau des douanes et de la statistique, secrétaire.

La commission permanente des valeurs siégera à Hanoï du 1^{er} au 31 octobre de chaque année.

Elle centralisera, en tout ce qui concerne la question des valeurs en douane, les travaux et les vœux des Chambres de commerce et d'agriculture, contrôlera les renseignements fournis par elles, les revisera, s'il y a lieu, et arrêtera définitivement les valeurs de la nomenclature des marchandises en douane.

La vente et la détention des armes à feu.

— Le gouverneur général de l'Indo-Chine a pris, à la date du 12 août, un arrêté aux termes duquel la fabrication, la vente, la détention et le port d'armes, de cartouches, poudres ou munitions de guerre, sans autorisation, sont interdits sur les territoires des pays de protectorat de l'Indo-Chine.

Sont, en outre, provisoirement interdits la fabrication, la vente, la détention et le port, sans autorisation, d'armes à feu, de cartouches, poudres ou munitions, dites « de chasse ».

Les autorisations mentionnées à l'article 1^{er}, seront délivrées par les résidents supérieurs. Celles mentionnées à l'article 2 seront délivrées par les résidents chefs de province et les résidents maires à Hanoï, à Haïphong et à Tourane. Les infractions à ces dispositions seront punies d'une amende de 10 à 100 francs et d'un emprisonnement de cinq à quinze jours ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la confiscation des armes.

Les droits sanitaires dans les ports de l'Annam. — Par arrêté du résident supérieur en date du 14 août, les droits sanitaires à percevoir dans les ports du protectorat de l'Annam ont été fixés ainsi que suit :

ARTICLE PREMIER. — 1^o Tout navire de commerce, à son entrée dans un port du protectorat de l'Annam, à quelque

nation qu'il appartienne et à quelque époque de l'année que ce soit, est soumis à une taxe sanitaire de 10 piastres (10 0/0) qui lui donne droit à l'obtention ou au visa de sa patente de santé et au stationnement dans les eaux de la possession;

2° Les jonques de haute mer chargées ou non, venant de l'étranger, paient à leur entrée dans un port de l'Annam une taxe sanitaire uniforme de 1 piastre (1 0/0);

3° Les jonques faisant le cabotage sur les côtes d'Indo-Chine sont tenues d'acquitter à leur entrée dans un port de l'Annam une taxe uniforme d'une piastre, lorsque, venant de points contaminés ou suspects, elles nécessitent des mesures spéciales, telles que reconnaissance ou arraisonement;

4° Tout navire de commerce reconnu suspect et mis en observation est tenu de payer, en plus de la taxe sanitaire de 10 piastres ci-dessus fixée, les frais suivants :

A. — Frais du personnel sanitaire : 5 piastres par jour, à forfait.

B. — Nourriture de ce même personnel sanitaire au régime de l'état-major.

5° Tout navire de commerce contaminé est, en outre, tenu de payer :

A. — La location de l'appareil Clayton, à raison de 25 piastres, comprenant le transport et le fonctionnement de l'appareil pendant toute la durée de l'opération.

B. — Dans le cas où le service sanitaire du port ne posséderait pas d'appareil Clayton, les marchandises débarquées seront transportées au lazaret et désinfectées dans la chambre à sulfuration. Le navire contaminé est alors tenu de payer le soufre employé à la désinfection.

Le navire devra mettre le personnel du bord à la disposition de l'administration pour les manutentions intérieures nécessitées par la claytonisation et, en général, pour toutes les opérations de désinfection estimées nécessaires par le service de santé.

6° Tout navire contaminé mouillé en rade d'un port à lazaret et ayant à débarquer des passagers asiatiques non susceptibles d'être mis en passeport sanitaire (c'est-à-dire n'ayant pas de répondants européens ou indigènes notablement connus) paiera une indemnité forfaitaire d'une piastre par jour d'internement et par passager.

Les passagers européens de ces mêmes navires peuvent être mis en passeport sanitaire.

ART. 2. — Sont exempts de tous les droits sanitaires déterminés ci-dessus :

1° Les chaloupes et remorqueurs ne quittant pas les eaux du protectorat de l'Annam;

2° Les bâtiments de guerre et les bateaux appartenant aux divers services de l'Etat;

3° Les bâtiments en relâche forcée, pourvu qu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire et qu'ils ne se livrent dans le port à aucune opération de commerce;

Les bateaux de pêche français ou étrangers, y compris les transports rapportant le poisson dans les ports, pourvu que ces différents bateaux ne fassent pas d'opérations de commerce dans les ports de relâche;

Les bateaux allant faire des essais en mer sans se livrer à des opérations de commerce.

ART. 3. — La perception des droits sanitaires est confiée au service des douanes et régies au profit du budget local de l'Annam.

ART. 4. — Le présent arrêté ne sera exécutoire qu'après son approbation par le gouverneur général.

Les adhérents reçoivent toutes les publications du Comité, sont convoqués aux réunions que ce dernier donne et participent à son action.

CHINE

Les assemblées provinciales. — Le 14 octobre se sont réunies, en Chine, les assemblées provinciales élues selon les décrets impériaux du 19 octobre 1907 et du 22 juillet 1908. D'après ces textes, dans le délai d'une année après le 22 juillet 1908, une assemblée délibérative provinciale devait être élue dans chacune des dix-huit provinces de la Chine propre, dans les trois provinces de Mandchourie, et dans la « Nouvelle Possession », autrement dit le Turkestan chinois. Ces assemblées, dans l'esprit des réformateurs chinois, devaient servir comme d'une sorte de champ d'entraînement, en vue de la réunion du Parlement impérial chinois qui doit commencer son existence, d'après les décrets impériaux, après un nouveau délai de huit années.

Le nombre des membres des assemblées provinciales varie de 140 au Tchili et 114 au Tche-kiang, à 30 dans le Kirin et le Heloung-kiang. D'après les renseignements que l'on a maintenant, chaque membre de ces assemblées a été élu par environ 1.000 voix.

Un décret impérial publié le 13 octobre renouvelait les admonestations du souverain aux membres des assemblées, en ce qui concerne leurs délibérations, et aux vice-rois et gouverneurs chargés de surveiller ces délibérations. Cette date peut avoir une certaine importance dans l'évolution chinoise. Le correspondant du *Times* à Pékin, le D^r Morrison, a donné à ce propos un court résumé du mouvement constitutionnel en Chine, dont nous croyons intéressant de publier la traduction.

Les premiers actes préparatoires à l'établissement d'une constitution chinoise datent du mois de septembre 1905, époque où une commission impériale, consistant en cinq hauts fonctionnaires chinois sous la direction du duc Tsai Tseu quitta Pékin pour aller étudier les « conditions politiques et gouvernementales des autres pays ». La commission, retardée par l'explosion d'une bombe à la gare de Pékin, ne partit qu'à la fin de décembre, après avoir été reconstituée. Elle visita divers Etats européens et rentra pendant l'été de 1906, ayant accompli sa mission. A son retour, le duc Tsai Tseu fit une description avantageuse des bénéfices que le gouvernement constitutionnel valait aux différents pays étrangers.

Le 27 août 1906, une commission impériale, composée des plus hauts fonctionnaires de l'Etat, fut nommée pour examiner le rapport présenté au trône par le duc Tsai Tseu. Le 1^{er} septembre 1906, un décret impérial proclama que le contrôle suprême resterait entre les mains du souverain, mais que le système administratif serait réformé, ainsi que les lois, que les finances et les recettes seraient régularisées, l'armée réorganisée, et qu'au bout de quelques années un gouvernement constitutionnel serait inauguré.

Un autre édit du 18 février 1907, publié au nom de l'impératrice douairière, annonça « que, en raison des dangers qui menaçaient l'empire, une Constitution et un Parlement seraient accordés au pays ». Quelques mois plus tard, le 20 septembre, l'impératrice proclama qu'une constitution était nécessaire au pays et ordonna la réunion d'une assemblée des ministres pour préparer la

fondation du gouvernement constitutionnel, cette assemblée devant être présidée par le prince Pou Loun et le grand secrétaire Soun Tchiavaï. Le 19 octobre 1907, on déclara que, outre l'assemblée impériale des ministres à Pékin, des assemblées provinciales devaient être réunies dans les différentes capitales des provinces. Les vice-rois et les gouverneurs devaient en choisir les membres, le trône désirant se procurer des renseignements venant des assemblées provinciales par l'intermédiaire des vice-rois et du gouverneur. En même temps que les assemblées provinciales seraient inaugurées, chaque préfecture et chaque district devaient organiser une assemblée locale.

Les règlements des assemblées provinciales, conçues dans un sens plus démocratique que ne le faisait le décret d'octobre 1907, furent publiés par la *Gazette officielle* le 22 juillet 1908. Ils avaient été préparés par deux étudiants du Tcheu-kiang, instruits au Japon, et étaient fondés sur des modèles japonais. Les assemblées provinciales devaient être des conseils consultatifs plutôt que des cours législatives. Elles ressemblent étroitement aux Assemblées de Préfecture du Japon. Les qualités nécessaires pour être électeur et membre des assemblées furent fixées, l'usage de l'opium étant une des principales causes de disqualification prévues. Les assemblées devaient se réunir dans le délai d'une année, et l'expérience gagnée dans leur sein préparerait des hommes capables à servir plus tard dans le Parlement impérial. La publication de ces règlements fut suivie, le 27 août, par un mémoire et un édit sur le gouvernement constitutionnel, qui déterminent les principes généraux de ce gouvernement en Chine, la méthode d'élection des membres du Parlement et les mesures préparatoires à prendre pendant chacune des neuf années précédant la réunion de ce Parlement. Ces documents préservent le pouvoir absolu du souverain. Ce dernier continuera à diriger les affaires étrangères sans en rendre compte au Parlement. Les affaires militaires seront également soustraites au Parlement.

Quant à l'emploi du délai de neuf années, voici comment il a été réglé. La première des assemblées provinciales et le gouvernement local doivent être créés et réformés. Dans la seconde année, le recensement sera fait, des budgets provinciaux seront établis, et le nouveau Code criminel préparé par un juriste japonais sera promulgué. La troisième année, des cours de justice réformés seront établis, et ainsi le programme est prévu jusqu'à la neuvième année, qui doit voir la réunion de la haute et basse Chambre du Parlement et la désignation d'un premier ministre.

Ainsi le décret du 27 août 1908 laisse la Chine, théoriquement du moins, dans la position où se trouvait le Japon le 21 octobre 1881. La déclaration du 1^{er} septembre 1906 répond au serment constitutionnel que l'empereur du Japon fit le 17 avril 1869, et dont le premier article proclamait ainsi la volonté impériale : « qu'une assemblée délibérante sera formée et tout sera décidé selon l'opinion publique ».

Les décrets du 19 octobre 1907 et du 22 juillet 1908, autorisant l'établissement d'assemblées provinciales dans le délai d'une année, sont la réplique du décret japonais de 1878 prévoyant l'établissement au Japon d'assemblées de préfecture. L'objet qui était donné à ces dernières est celui que les Chinois donnent à leurs nouvelles assemblées provinciales : « L'expérience acquise dans ces corps préparera des hommes à servir dans le Parlement impérial. » Ces assemblées furent établies au Japon en 1880, une année plus tard. Tandis que le décret chinois du 27 août 1908 proclame qu'en 1917 un parlement sera établi en Chine, la proclamation impériale du 20 octobre 1881 prévoyait au Japon qu'un parlement serait établi en

1890, l'empereur conservant cependant son pouvoir autocratique. Le 11 février 1889, la Constitution fut promulguée au Japon, un peu plus de huit années après l'inauguration des assemblées de préfecture. De même en Chine, un délai de huit années doit s'écouler entre la réunion des assemblées provinciales et la promulgation de la Constitution.

Sans doute ne faudrait-il pas croire que le parallélisme entre les textes relatifs à la réforme constitutionnelle en Chine et au Japon doive nécessairement correspondre à un parallélisme dans les faits. L'exemple du Japon est plein de promesses pour la Chine, mais il est aussi plein d'enseignements et de faits qui peuvent inspirer quelques doutes sur le bon accomplissement du programme des huit années qui a été formulé par le décret de l'impératrice douairière. Pendant les années qui séparèrent le serment constitutionnel de 1869 du décret de 1881 promettant la réunion d'un parlement national, le Japon a travaillé avec une énergie inlassable à la réalisation de grandes réformes dans toutes les administrations de l'Etat. Jusqu'ici la Chine n'a guère fait qu'en parler, et tous les mots qui ont été prononcés à cet égard semblent avoir eu bien peu d'effet sur les rouages de la vieille bureaucratie chinoise. Sans doute les hommes intelligents ne manquent pas en Chine, mais on oublie toujours, lorsque l'on cite l'exemple du Japon, comme fournissant le précédent de ce qui doit se passer d'ici quelques années dans le Céleste-Empire, qu'il n'y a rien dans la société chinoise qui ressemble à cette classe des samouraï, éduquée, hiérarchisée, profondément dévouée à ses chefs et au pays, et qui en somme a fourni, surtout au début, presque tous les éléments du *risorgimento* japonais.

Les États-Unis, le Japon et la Chine. —

Il s'est récemment passé un fait qui donne des indications intéressantes sur la diplomatie américaine. M. Crane, nommé ministre des États-Unis à Pékin, en remplacement de M. Rockhill, était déjà à San-Francisco sur le point de s'embarquer, lorsqu'il fut subitement rappelé à Washington, et sans doute invité à donner sa démission, que le gouvernement accepta immédiatement.

M. Crane avait, en effet, un peu trop parlé. Il avait commencé par dire que le gouvernement américain désirait que la Chine se développât librement, sans avoir à craindre des menaces de l'extérieur, et qu'on était décidé, à Washington, à ce que les États-Unis bénéficient d'une partie des demandes de matériel que le Céleste-Empire serait obligé de faire au dehors pour assurer sa transformation économique. Ce langage était parfaitement conforme avec ce que l'on sait de la politique adoptée désormais par les États-Unis en Chine, déjà annoncée par le discours que M. Taft prononça il y a deux ans à Changhaï et qui s'est manifestée par l'intervention des Américains dans la question de l'emprunt pour le chemin de fer Hankéou-Canton et Hankéou-Seu-tchouan. Mais M. Crane a dit autre chose, et c'est ce qui a causé

sa disgrâce. Il a déclaré que le gouvernement des États-Unis examinait la convention passée récemment — un peu d'autorité, comme on le sait — entre le Japon et la Chine, pour régler les conditions de la reconstruction du chemin de fer d'Ang-toung à Moukden, et il a même ajouté que le gouvernement de Washington était décidé à formuler prochainement des protestations. Des articles de journaux furent publiés dans ce sens, et immédiatement reproduits au Japon.

Il est facile de comprendre l'effet qu'ils y auraient produit si cet incident était resté sans sanction de la part du gouvernement de Washington. Toutes les déclarations d'amitié qui se succèdent entre le Japon et l'Amérique n'empêchent pas l'existence d'une certaine défiance dans l'opinion japonaise contre les États-Unis. On sait au Japon que le gouvernement américain est maintenant le protecteur le plus résolu, et en somme le mieux armé, de l'intégrité chinoise, et que c'est du côté de l'Amérique que viendrait la résistance la plus déterminée à toute tentative pour créer une situation privilégiée à l'industrie et au commerce japonais dans le Céleste-Empire. Il y a là les causes d'un antagonisme latent que tous les ménagements adoptés par les deux gouvernements l'un à l'égard de l'autre ne sauraient voiler entièrement. Le gouvernement de Washington a, d'ailleurs, comme nous l'avons dit, immédiatement pris les mesures nécessitées par l'indiscrétion de M. Crane. Le ministère des Affaires étrangères a publié les déclarations suivantes :

Le département d'Etat a été occupé depuis quelque temps à examiner, comme c'est l'usage, le récent arrangement entre le Japon et la Chine, relativement à la Mandchourie, en se servant des renseignements qu'il a été capable de se procurer, et dans le but de se rendre compte si cet arrangement renferme quelque chose qui soit contraire aux intérêts américains ou au principe de l'égalité en matière de commerce et d'industrie que les puissances se sont engagées à respecter. Cette étude n'a pas été terminée, et aucune décision n'a été prise. Pendant que l'examen était en cours, M. Crane vint au département d'Etat et fut informé par un des rédacteurs que l'investigation avait lieu. Sans consulter le secrétaire d'Etat ou aucun autre fonctionnaire du département, M. Crane fournit à un journal une information d'après laquelle son gouvernement se préparait à protester contre certaines clauses du traité, et que cette protestation serait formulée aussitôt que le fonctionnaire qui devait la rédiger serait rentré à Washington. Cette histoire fut publiée par un journal de l'Ouest, et le lendemain par la presse japonaise.

Les déclarations du département sur cette affaire se terminent en constatant que M. Crane avait dû reconnaître qu'il avait eu un entretien indiscret avec un reporter, et qu'il avait donné sa démission que le gouvernement avait cru devoir accepter, étant arrivé à la conclusion « que le bien du service exigeait que M. Crane se démit ».

On remarquera que le récit de l'incident donné par le département d'Etat est de nature à laisser subsister au Japon quelques incertitudes sur l'accueil que les États-Unis finiront par faire au récent arrangement mandchou entre les gouverne-

ments de Pékin et de Tokyo. Malgré le parti pris de donner à leur politique la forme la plus agréable et la plus conciliante possible, comme le prouve, après d'autres faits, la décision de rigueur prise à l'égard de M. Crane, et malgré l'accord intervenu l'an dernier entre Tokyo et Washington, il n'est pas impossible que la façon dont les États-Unis comprendront l'obligation de respecter le régime de la porte ouverte en Mandchourie ne réponde pas d'une manière absolue au goût du Japon.

La reconstitution de la marine. — On sait qu'il est depuis quelque temps question de reconstituer la marine chinoise, bien qu'une certaine hésitation semble continuer à régner sur ce sujet, même dans les milieux gouvernementaux du Céleste-Empire. Une commission a été récemment nommée pour étudier les conditions de la réorganisation de la marine; elle est dirigée en apparence par le prince Tsai Hsoun, frère du régent, et en réalité par l'amiral Sah Tchen Ping. Cette commission est allée récemment faire un voyage d'étude sur les côtes chinoises pour rechercher des emplacements de bases navales. Elle a signalé, comme le meilleur point à choisir, Sianghan, sur la baie de Nemrod, y compris la baie de Sammoun; elle a indiqué aussi Houmoun, à la bouche du Tigre, sur la rivière des Perles, près de Canton, Youlin, sur la côte sud de l'île de Haïnan, et un point sur le Yang-tseu. Elle a recommandé d'établir des arsenaux à Kian-nan, à Foutcheou et à Oueï-haï-oueï; en attendant le rachat de ce port à l'Angleterre, un arsenal provisoire sera établi à Tche-fou.

La commission est partie le 11 octobre pour l'Europe, où elle doit étudier l'organisation des marines des principales puissances.

On assure que, d'autre part, des Chinois seront envoyés aux États-Unis pour étudier la possibilité d'y commander pour 100 millions de francs environ de matériel naval. Ce serait le commencement d'un programme de dépenses d'un milliard pour réorganiser l'armée et la marine. Les Chinois auraient le projet de conclure un emprunt de cette importance en en partageant les tranches entre les différentes puissances qui sont maintenant sur les rangs pour souscrire l'emprunt des chemins de fer Hankéou-Canton et Hankéou-Seutchouan.

Reste à savoir si les puissances étrangères seront disposées à se prêter à une augmentation si considérable de la dette de la Chine pour une dépense aussi improductive que l'achat d'un matériel de guerre, dont les précédents ne garantissent même pas la bonne préservation.

Les colonies chinoises au dehors. — On sait qu'en Chine le gouvernement et l'opinion se sont préoccupés, pendant ces dernières années, des nombreuses colonies chinoises établies à l'étranger, et notamment dans les Indes Néerlandaises, la péninsule Malaise et notre Indo-Chine. On annonce maintenant que le gouvernement de

Pékin a l'intention d'envoyer un membre de la famille impériale pour visiter les pays étrangers où des Chinois résident en grand nombre. Le but donné à ce voyage est d'affermir les liens qui unissent ces colonies chinoises à la mère-patrie et de leur prouver que le gouvernement se préoccupe de leur situation et de leur bien-être. Ce petit fait est à signaler au moment où les Chinois parlent de l'établissement de consulats de leur nation en Indo-Chine et se préoccupent du groupe de leurs nationaux qui vivent sous notre drapeau.

Un boycott anti-anglais dans la vallée du Yang-tseu. — Il vient de se produire, dans la vallée du Yang-tseu, un fait qui est caractéristique des méthodes que les Chinois emploient de plus en plus pour manifester leur hostilité aux étrangers. Le 26 avril dernier, un couli chinois mourait à Kiou-kiang, et on accusait de sa mort un agent de police de la concession britannique, M. Mears. Une enquête fut faite, et, à la suite d'un procès devant le tribunal consulaire britannique, procès précédé d'un examen médical qui n'avait révélé aucune trace de violences sur le corps du défunt, M. Mears fut acquitté. Les Chinois néanmoins, comme dans l'affaire du chauffeur du *Fat-Shan*, navire britannique faisant le service entre Hong-kong et Canton, persistèrent à attribuer aux brutalités de l'agent étranger la mort de leur compatriote, et trouvèrent un médecin américain pour faire une déclaration dans leur sens après un examen sommaire du corps en complet état de putréfaction, puisqu'on l'avait laissé exposé pendant onze jours à la chaleur déjà très grande en cette saison dans cette partie de la Chine. C'est une affaire analogue à celle qui s'est produite en 1906, dans la même province du Kiang-si, lorsque les Chinois accusèrent un missionnaire catholique français d'avoir assassiné un mandarin de Nantchang, dont le suicide fut cependant amplement prouvé par l'enquête, comme il résulte des documents qui ont été publiés dans ce Bulletin.

A la suite de l'acquiescement de M. Mears, le 12 août, la Chambre de commerce chinoise de Kiou-kiang mit en quarantaine les navires britanniques faisant le service du Yang-tseu, et fit tout son possible pour empêcher les chargeurs de leur confier leurs marchandises. L'action de ce boycott fut d'ailleurs efficace, puisque les navires anglais ne trouvèrent plus de fret et qu'une seule compagnie britannique déclara qu'elle perdait de ce fait 1.000 dollars par jour. La légation britannique s'émut et commença des démarches auprès des autorités chinoises, pour qu'elles prissent les mesures nécessaires pour faire cesser le boycott. Les Chinois demandèrent d'abord que le procès de M. Mears fût recommencé devant la cour Suprême de Changhaï, ou tout au moins que cet agent fût déplacé. Les autorités britanniques se refusèrent complètement à prendre aucune mesure de cette nature, qui aurait impliqué que la culpabilité de leur ressortissant était la cause du boycott déclaré contre les vapeurs anglais.

Il semble que ces derniers doivent assez rapi-

dement retrouver leur fret à Kiou-kiang. Le gouverneur du Kiang-si a publié des proclamations condamnant le boycott et en particulier toute propagande qui tendrait à l'étendre et à le faire durer. Le tao-taï de Changhaï a publié une interdiction analogue, en faisant observer que les marchands chinois en seraient victimes au même titre que les armateurs anglais. Il est d'ailleurs à remarquer que la publication du tao-taï de Changhaï s'appliquait également au boycott que les Chinois voulaient organiser contre les marchandises et les navires japonais pour protester contre l'action du Japon en Mandchourie.

La question des îles Pratas. — On sait que, depuis de longs mois, un différend, par moments aigu, s'était élevé entre la Chine et le Japon au sujet des îles Pratas, groupe madréporique situé au Sud de la province du Kouang-toung. Des pêcheurs cantonais fréquentaient ces îles, et la Chine prétendait en avoir la souveraineté, tandis qu'une compagnie japonaise s'y était installée et semblait vouloir substituer la souveraineté du Japon à celle du Céleste-Empire. Le Japon a fini par reconnaître les droits de ce dernier, et, pour régler la situation, M. Nichizawa, le sujet japonais qui a découvert les richesses des îles Pratas et commencé à les mettre en exploitation, cède aux Chinois toutes ses usines et établissements, en échange d'une indemnité de 400.000 fr., mais il fait au gouvernement chinois une ristourne de 75.000 francs pour impôts non acquittés.

La colonisation de la Mongolie. — Le Dr Morrison, l'excellent correspondant du *Times* à Pékin, vient d'adresser à son journal les renseignements suivants sur le chemin de fer de Kalgan, les prolongements que l'on veut lui donner et la colonisation chinoise dans la région mongole qui est attenante à la Chine propre.

« Le chemin de fer de Pékin à Kalgan, entreprise purement chinoise, a été inauguré le 2 octobre, en grande pompe. Le rail ne doit d'ailleurs pas, d'après le projet actuellement existant, s'arrêter à Kalgan, mais bien s'étendre vers l'Ouest en suivant les bords du plateau Mongol jusqu'à Kouei-oua-tchen, et de là à Ho-koou, point qui se trouve sur le fleuve Jaune. C'est une extension totale de 442 kilomètres environ. Le tracé a été étudié l'année dernière et le chemin de fer doit être construit, comme celui qui vient d'être inauguré, par un groupe d'ingénieurs purement chinois, et en employant les bénéfices du chemin de fer du Nord (Pékin-Tientsin-Moukden). Les fonds provenant de cette source sont insuffisants pour permettre une construction rapide. Aussi a-t-on prévu que cette dernière occuperait sept années, tandis que, si on disposait d'un capital suffisant, il suffirait sans doute de deux ans et demi pour achever les travaux. Le chemin de fer doit desservir un pays fertile et bien peuplé, colonisé à une époque toute récente, surtout par des immigrants venant du Chan-si et parmi lesquels se trouvent un grand nombre de mahométans.

« Les Chinois sont d'ailleurs, comme on le sait, des colons incomparables, et nulle part peut-être leurs qualités à cet égard ne se sont révélées d'une façon plus frappante que dans la façon dont ils ont peu à peu fait tache d'huile sur les terrains pastoraux de Mongolie. Sur un front de plusieurs centaines de kilomètres, les Chinois gagnent vers le Nord sur la vaine pâture mongole au taux d'environ 6 kilomètres par an. Les Mongols ne peuvent résister à cette invasion pacifique d'un peuple qui leur est intellectuellement supérieur, qui a des habitudes industrielles, des outils aratoires, et qui sait cultiver la terre. Là où quelques Mongols nomades ne pouvaient trouver que des moyens médiocres d'existence, en laissant errer leurs troupeaux sur un sol inculte, vivent maintenant des milliers de Chinois. La vie nomade disparaît et la vie agricole la remplace. Des villages se construisent, des écoles sont élevées, et toute la civilisation chinoise se transplante et avance. Le gouvernement chinois fait de son mieux pour encourager cette expansion agricole. La terre est cédée à un prix nominal. Parmi les résultats remarquables de cet effort, on peut constater jusqu'à un changement de climat. Grâce à la culture, le sol conserve mieux la chaleur, les saisons se modifient et les pluies deviennent plus abondantes. Le temps ne semble pas bien éloigné maintenant où les déserts de Gobi et des Ordos seront envahis et conquis à la culture. Le chemin de fer de Kalgan et son extension projetée jusqu'à Kouei-houa-tchen seront un encouragement de plus et une nouvelle aide pour la colonisation chinoise en Mongolie. »

Le Dr Morrison, après cet intéressant résumé des progrès de l'agriculture chinoise sur la vaine pâture mongole, dit que le chemin de fer de Kalgan fait honneur en somme aux ingénieurs chinois, et qu'il développe rapidement le pays. La ligne de Kalgan a 196 kilomètres de longueur et comporte un tunnel de plus d'un kilomètre sous la passe de Nankou. Ce tunnel fait passer la ligne sous la Grande Muraille. Tous les ingénieurs de cette ligne sont chinois, le principal d'entre eux étant M. Kiou Yoou, Cantonais, qui a pris ses grades à l'Université de Yale, aux États-Unis, en 1878, et qui a longtemps servi sur le chemin de fer chinois, sous la direction d'un ingénieur anglais, M. Kinder. Il est à remarquer d'ailleurs que la ligne de Kalgan a été construite par les ingénieurs chinois avec des pentes anormales qui rendent son trafic difficile et fort onéreux, puisque, sur une longueur d'une douzaine de kilomètres, la montée est de 1 pour 30. Sur cette section, les trains sont remorqués par des machines Compound du type inventé par l'ingénieur français Mallet.

La ligne passe par des régions riches en mines de charbon comme toute la zone montagneuse qui s'étend du Nord au Sud, bordant les plaines du Petchili et du Honan. Elle doit avoir un trafic considérable, puisqu'il y a toujours eu un grand mouvement entre Pékin et Kalgan. Sur cette route, qui se faisait en cinq jours avant le chemin

de fer, on rencontrait à de fréquents intervalles de longues caravanes de chameaux descendant les produits de la Mongolie et remontant avec du thé en briques. Ce mouvement pittoresque était même un des spectacles amusants de l'Extrême-Orient. Il est probable qu'il sera bien vite entièrement absorbé par le chemin de fer, grâce auquel le trajet se réduit à quelques heures. Toute la vie du pays semble d'ailleurs devoir se concentrer très rapidement le long de la ligne, et à chaque station on peut voir naître un village.

Un projet de chemin de fer au Turkestan chinois. — Parmi les projets auxquels donne lieu le mouvement réformiste chinois, qui marque une tendance à tout engager à la fois, et dont l'agitation fait un peu penser au mot « avoir les yeux plus gros que le ventre », il convient de signaler l'idée de construire un chemin de fer reliant la Chine au Turkestan chinois. On a récemment annoncé en effet que le prince régent avait ordonné au You-tchouan-pou et au ministère des finances de lever les sommes nécessaires pour construire un chemin de fer reliant le Kan-sou au Turkestan chinois. On peut faire observer qu'il serait peut-être expédient de commencer à relier le Kan-sou lui-même au réseau ferré de l'empire, mais il est vraisemblable que ce projet de chemin de fer au Turkestan ne recevra pas, de longtemps, même un commencement de réalisation.

Le manque de solidarité entre Européens. — Dans un article sur le chemin de fer du Yunnan qui a été publié dans le Bulletin du Comité de juillet dernier, nous avons dit quelle hostilité étrange nous témoignait cette partie de l'opinion chinoise qui s'occupe des questions extérieures, et comment ce phénomène pouvait être expliqué en partie par l'effet d'influences étrangères. Nous en trouvons un exemple dans la *South China Morning Post* du 31 août, qui vient de nous arriver. Ce journal, qui retarde singulièrement sur l'évolution de la politique, puisqu'il semble encore ignorer le rapprochement franco-anglais, persiste à croire que la France ne poursuit au Yunnan d'autre but que des visées annexionnistes, et il publie un long article hostile de M. Edwin J. Dingle, voyageur anglais qui va de Changhaï à Bhamo à travers la Chine, et qui vient de passer par le Yunnan.

Ce voyageur expose ainsi l'état actuel des relations des Français et des Chinois dans cette province :

Les Chinois n'oublient pas que l'ambition chérie de la France est toujours actuellement de s'emparer du Yunnan et d'en faire un territoire français. Mais la Chine veut que le Yunnan soit chinois et qu'il le reste. Partout le formalisme et la politesse des Français et des Chinois se répondent, mais en dessous on peut discerner dans l'esprit des Chinois un antagonisme profond contre le Français en comparaison des bons sentiments qu'il éprouve pour l'Anglais. Aucun des résidents français de la capitale, bien qu'ils soient invités par les mandarins et qu'on se mette parfois en grande coquetterie pour les traiter, ne pourrait

dire qu'il existe rien ressemblant à de l'amitié. La Chine se soumet parce qu'il le faut, mais le fera-t-elle toujours? Elle n'insiste pas ouvertement sur le passé, mais elle semble s'en inspirer uniquement lorsqu'elle songe à l'avenir. Et on peut croire que la Chine dit implicitement à la France que si cette dernière ne voit pas la vérité, si elle ne s'aperçoit pas que la profonde différence entre les deux civilisations ne donne aucun droit aux Français de traiter les Chinois comme des barbares, que si les Chinois ne sont pas traités comme une nation civilisée et ne reçoivent pas le respect dû à leurs mœurs et à leurs lois, que si la France n'accorde pas à la Chine le traitement qu'elle accorderait à toute nation européenne et ne renonce à lui imposer des conditions qu'elle ne songerait jamais à imposer à une puissance occidentale, si elle ne fait pas tout cela, il n'y a aucun espoir de paix entre les deux pays. La Chine ne se contente d'ailleurs pas théoriquement de cette manière de voir. Elle se livre à des préparatifs pour être capable de défendre au besoin le Yunnan. Circulez n'importe quel jour sur les routes qui mènent à la capitale, et vous rencontrerez file après file de chevaux de bât chargés de cartouches et d'armes étrangères. Pendant une marche de Tchoung-king à Yunnan-fou, sur une distance d'environ 1.500 kilomètres, je n'ai jamais cessé de rencontrer ces caravanes d'équipements militaires, et tout cela est dans le but de tenir les Français hors du Yunnan.

M. Edwin J. Dingle, qui nous accuse ainsi d'ambitions que nous ignorons si étrangement nous-mêmes, révèle le fond de sa pensée et les sentiments qu'inspirent ses critiques en manifestant de la mauvaise humeur même contre la plus légitime pénétration commerciale des Français au Yunnan.

On ne pourrait pas dire, écrit-il, que les Français ne font pas de progrès au Yunnan. Ils en font décidément. L'hôpital est français, le bureau de poste de Yunnan-fou, qui a le plus d'articles à expédier et à recevoir, est français; l'unique hôtel est français, les seules maisons de commerce étrangères sont françaises. Les missionnaires et le consul général sont à peu près les seuls Anglais là-bas. Presque sans exception toutes les marchandises étrangères que l'on trouve dans les magasins chinois sont françaises; le consulat français est une sorte de palais de cent vingt chambres situé dans un spacieux jardin: le consulat anglais est une vieille maison chinoise rafistolée tant bien que mal. Le consul général français a, avec lui, un vice-consul et le personnel voulu. Le consul général britannique est presque solitaire, sans compagnon de sa nationalité. Tout le commerce étranger qui s'est déjà développé a été pris par la France. L'Angleterre vient trop tard, et il semble que maintenant elles ne pourra pas faire beaucoup. Il n'y a pas de commerçants anglais ici pour remédier à cette situation, et avec l'arrivée du rail, la France, si elle agit d'une manière un peu habile, peut même faire plus et réussir à s'assurer une partie de la richesse de la province, mais, à mon avis, elle n'aura jamais son territoire.

La *South China Morning Post*, commentant la lettre qu'elle reçoit de M. Edwin J. Dingle, écrit un article fort malveillant pour nous. Elle abonde dans le sens de son correspondant lorsque ce dernier dit que la France en demande vraiment trop lorsqu'elle espère ajouter le Yunnan à son domaine extrême-oriental, et elle parle de nos progrès dans la province chinoise comme de quelque chose de « douteux ». Il est évident que

pour cette opinion coloniale anglaise, dont l'étroit insularisme n'a pas encore été modifié par les nouvelles relations que la situation générale de l'Europe a imposées aux deux pays, toute espèce de progrès fait par la France continue à être quelque chose de discutable et blâmable en soi et d'une essence toute différente de cette prédominance essentiellement légitime qui appartient au commerce et à la langue britanniques dans des centres infiniment plus importants que Yunnan-fou, comme Canton et Changhaï, pour ne pas parler des autres.

Mais il serait sans doute excessif de demander à certains Anglais un minimum d'équité et quelque sens du relatif. Ce qu'on pourrait leur faire observer, c'est qu'en présence de la Chine telle qu'elle est aujourd'hui, il n'est pas particulièrement recommandable pour les puissances européennes de se dénoncer entre elles. L'article de la *South China Morning Post* a sans doute fourni à l'heure actuelle du combustible à ces haines antiétrangères qui « couvent » sans cesse à Canton et qui éclatent de temps en temps avec une violence particulière. Le journal anglais s'imagine-t-il que parce qu'il dénonce les Français au Yunnan il empêchera les Cantonais de reprendre demain, s'il leur convient, l'affaire du *Fatshan*, de boycotter des bateaux anglais ou des marchandises anglaises? Tout encouragement donné à la xénophobie chinoise, par quelque étranger que ce soit, retombe sur tous les étrangers en général, et si la *South China Morning Post* cherche un dérivatif à l'anglophobie soulevée à Canton par l'incident du *Fatshan* et soigneusement entretenue par la Société Cantonnaise pour le Gouvernement Autonome, organe principal du mouvement anti-étranger à Canton, il faut admettre que sa psychologie est singulièrement courte. Mais, en attendant que certains Anglais d'Extrême-Orient veuillent bien apprendre quelque chose de la situation actuelle et réformer leurs hostilités hors de date, il est bon de revenir sur ce fait que nous ne sommes encore assurés en Extrême-Orient d'aucun moyen de propagande pour parer aux effets des inventions calomnieuses qui viennent de la malveillance spontanée des Chinois ou de l'excitation anti-française qu'ils reçoivent de certains étrangers.

JAPON

Nouvelle convention nippo-coréenne. — En date du 12 juillet de la 42^e année de Meiji (1909), a été signé par le vicomte Sone, résident général du Japon en Corée, et M. Yi Ouan Yong, premier ministre de Corée, le memorandum suivant :

Les gouvernements du Japon et de Corée, en vue d'améliorer l'administration judiciaire et pénitentiaire en Corée, assurant par là la protection de la personne et des biens des sujets coréens aussi bien que des sujets et citoyens des puissances étrangères en Corée, et en vue aussi de

consolider la base des finances coréennes, sont convenus des stipulations dont le détail suit :

ARTICLE PREMIER. — Jusqu'à ce que le système judiciaire et pénitentiaire en Corée ait été reconnu complet, le gouvernement de Corée délègue au gouvernement du Japon l'administration judiciaire et pénitentiaire.

ART. 2. — Le gouvernement du Japon prendra les fonctionnaires des cours et prisons japonaises en Corée parmi les sujets japonais et coréens présentant les titres nécessaires pour ces fonctions.

ART. 3. — Les cours japonaises en Corée appliqueront les lois coréennes aux sujets coréens, sauf dans les cas spécialement prévus dans des accords ou dans des lois et ordonnances.

ART. 4. — Les autorités locales et les fonctionnaires publics de Corée, conformément à leurs fonctions respectives, se soumettront au contrôle et à la direction des autorités compétentes japonaises en Corée et prêteront leur concours à ces autorités en ce qui concerne l'administration judiciaire et pénitentiaire.

ART. 5. — Le gouvernement du Japon supportera toutes les dépenses se rapportant à l'administration judiciaire et pénitentiaire en Corée.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé et scellé et échangé le présent memorandum fait en double en langue japonaise et coréenne.

La marine marchande. — La jauge totale des navires de commerce entrés au Japon, pendant les sept premiers mois de 1909, s'est montée à 11.620.337 tonneaux, en diminution de 416.770 tonneaux sur la période correspondante de 1908. Mais cette diminution ne porte que sur les marines étrangères, représentées par 6.417.577 tonneaux, en perte de 950.346 tonneaux. La marine japonaise, au contraire, accuse des progrès considérables, au détriment des pavillons étrangers : elle présente, en effet, un gain de 533.576 tonneaux sur un tonnage total de 5.502.760 tonneaux. A 600.000 tonneaux près, il y a égalité entre elle et la totalité des marines étrangères.

Le gouvernement japonais ne cesse de multiplier ses efforts pour encourager les progrès de la marine nationale. Il cherche surtout à étendre son rayon d'action en lui procurant de nouveaux et importants débouchés. C'est ainsi que, récemment, a été tenue, à Yokohama, une grande réunion à laquelle assistaient les consuls de la République Argentine, du Chili et du Mexique, dans le but de créer une vaste association destinée à développer les relations entre le Japon et les républiques sud-américaines. Une organisation spéciale doit s'occuper de procurer aux intéressés les renseignements commerciaux nécessaires et de faciliter l'exportation et l'importation. Des conférences publiques et des musées commerciaux doivent compléter cette organisation.

Société franco-japonaise à Tokyo. — Il vient de se constituer, à Tokyo, une nouvelle société franco-japonaise qui a pour but : 1° d'encourager et de faciliter l'enseignement de la langue française, et l'enseignement spécial en français ; 2° de favoriser le développement des relations amicales entre les Français et les Japonais. A cet

effet, la Société se propose de contribuer au maintien et au développement de tous les établissements scolaires dans lesquels la langue française est enseignée ; de s'efforcer de créer des établissements dans lesquels des cours spéciaux seraient faits en français et des établissements d'enseignement secondaire dans lesquels la langue française serait enseignée comme langue étrangère principale, etc.

La Société franco-japonaise de Tokyo compte, parmi ses membres, le prince Fushimo, qui parle très bien le français, et le prince Kanin, qui est sorti de l'Ecole de Saint-Cyr, ainsi que presque tous les Français établis au Japon. La nouvelle association a absorbé toutes les nombreuses sociétés franco-japonaises créées jusqu'ici au Japon, pour les réunir en un organe unique et dont l'action promet d'être des plus heureuses.

Pour mémoire, nous dirons que la Société franco-japonaise de Paris a été fondée le 16 septembre 1900.

La production du riz. — Nous signalions dans notre Bulletin du mois d'avril dernier, que la production du riz, au Japon, en 1908, avait été la plus belle qu'on eut jamais enregistrée. Elle était évaluée à 93.415.000 hectolitres, ce qui représentait une augmentation de 14,3 0/0 sur les chiffres d'une année normale. Or, la récolte de 1909, favorisée par des conditions climatériques excellentes, sera encore meilleure ; elle est évaluée à environ 98 millions d'hectolitres, soit à 4,5 0/0 de plus que le résultat de l'année dernière.

L'industrie des crayons. — La fabrication des crayons est encore dans l'enfance au Japon. La « Tokyo-Factory » n'occupe pas même 100 ouvriers et produit seulement, par mois, 5.000 à 6.000 grosses de crayons, à 5 francs, 4 fr. 50, 2 fr. 50 et 1 fr. 25 la grosse. Le cèdre employé ne croît pas au Japon, et le bois indigène ne convient pas pour cet usage. Les importations de cèdre et de graphite sont faites par l'Angleterre, l'Allemagne et les Etats-Unis. Ces derniers ont fourni au Japon, en 1907, 4.427 livres de graphite évaluées à 2.075 francs, et l'Angleterre 83.833 livres d'une valeur de 29.975 francs.

Depuis quinze ans, les importations de crayons ont beaucoup augmenté. Pendant les neuf premiers mois de 1908, 251.686 grosses de crayons ont été introduites dans le pays ; leur valeur peut être estimée à 1.163.245 francs. Le tarif des droits d'entrée est le suivant : crayons de bois 1,25 par grosses ; tous autres crayons, 30 0/0 *ad valorem* ; crayons pouvant être considérés comme bijoux, avec enveloppes d'argent et d'or, etc., 60 0/0 *ad valorem*. Le graphite est libre d'entrée. Planches de cèdre : 4 fr. 50 par 100 pieds carrés ; cèdre rond, équarri, etc., 11 fr. 40 par 100 pieds cubes.

Aussi longtemps que le bois et le graphite devront être importés du dehors, l'industrie des crayons restera artificielle et devra être protégée par les tarifs douaniers japonais.

ASIE RUSSE

Le voyage de M. Kokovtzev. — Le ministre des Finances de Russie est parti pour l'Extrême-Orient, accompagné du directeur de sa chancellerie et du sous-directeur du chemin de fer de l'Est-Chinois.

On donne à tort, comme raison de ce voyage, l'incident qu'avait provoqué le mois dernier, à Kharbine, l'initiative prise par le consul allemand, M. Daumuller, de rompre de sa main des scellés russes apposés sur des marchandises allemandes. M. Daumuller n'avait pas craint d'aller jusqu'à cette déclaration absurde que, croyant avoir le droit pour lui, il était prêt à réclamer l'envoi à Kharbine d'une fraction du détachement allemand de Kiao-tchéou. Le malentendu a été dissipé et le *Temps* donne à ce sujet des renseignements intéressants. Ce voyage suit à peu de distance la publication de l'accord sino-japonais du 19 août dernier, relatif au chemin de fer d'Antoung. Il coïncide avec d'autres tractations diplomatiques dont l'objet paraît être d'assurer au Japon des avantages plus étendus. L'opinion russe n'a pas manqué de s'émouvoir. Elle a, une fois de plus, comparé l'état des affaires russes et l'état des affaires japonaises en Extrême-Orient, et elle a posé des questions assez graves pour solliciter une réponse du gouvernement.

La situation du chemin de fer de l'Est-Chinois est le premier sujet que la presse pétersbourgeoise recommande à son attention. Les difficultés de tous genres que peut créer l'exploitation de cette voie ferrée ont été mises en lumière par l'incident de Kharbine. Mais les difficultés financières qui s'y rattachent sont plus spécialement du ressort de M. Kokovtzev. Le ministre aura à rechercher les causes du déficit que l'on avait accepté jusqu'en 1904 comme un mal passager autant que nécessaire, mais que le traité de Portsmouth a rendu chronique et définitif. Il les trouvera sans peine dans l'utilisation de ce traité par l'activité japonaise, dans l'expansion commerciale qui, depuis 1905, s'est développée sur les routes où venait de triompher l'armée victorieuse du Japon.

M. Kokovtzev, dit avec raison le journal le *Temps*, au cours de ce voyage, pourra vérifier que ses prédécesseurs ne s'étaient point trompés en attribuant une grande importance à la voie ferrée Kharbine-Port-Arthur. Il constatera, en revanche, que l'utilisation de cette ligne exigeait le commandement stratégique des mers jaunes, commandement exercé aujourd'hui sans conteste par la flotte de guerre japonaise. Les Japonais ont su faire de Moukden le centre de leur influence; ils y ont ruiné le commerce russe. Dernièrement, le ministère du Commerce et de l'Industrie ayant demandé au comité de la Bourse de Kharbine son avis sur les transformations dans le corps consulaire en Extrême-Orient, le comité a exprimé ses doutes quant à la nécessité d'entretenir un consulat général à Moukden. Cet avis est motivé

par ce fait qu'il n'y a pas pour le moment d'intérêts russes importants dans cette ville. Les commerçants russes revenus après la guerre ont trouvé leurs places occupées par des Japonais, des Anglais et des Allemands. Les maisons russes, même l'importante maison Tchourine et C^{ie}, furent obligées de liquider leurs affaires. Il n'y a plus à Moukden que la maison Katik (tabac et cigarettes) qui ait quelque importance. Le représentant de la maison Tchourine explique ces mauvaises affaires par ce fait que le marché de Moukden a complètement changé de physionomie. Quand la colonie japonaise a remplacé à Moukden la colonie russe, les besoins du marché sont devenus tout autres. Aussi même les commerçants anglais et allemands ne font-ils que d'assez pauvres affaires à Moukden à l'heure actuelle. On sait ce qu'ont fait les Japonais; ils ont transformé la ligne provisoire Fusan-Antoung-Moukden. Une voie nouvelle va réunir Inkéou à Ta-chi-tchiao au tronçon principal. Au-dessus, la voie sera doublée jusqu'à Moukden. Les mines de charbon d'Antaï et de Foutchoun sont déjà reliées à Moukden.

Le Japon voudrait obtenir de la Chine le droit de faire une ligne allant de Moukden à Girine avec retour sur le port coréen de Sou-chin.

Ce jour-là, la ligne russe de l'Est-Chinois aurait à subir une nouvelle concurrence, et ces questions qui inquiètent la Russie ont paru assez graves à M. Kokovtzev pour le décider à partir en Extrême-Orient.

L'émigration en Sibérie. — D'après les données de la direction de l'émigration, 556.649 émigrants et 82.066 éclaireurs ont passé par Tchéliabinsk et Syzrane du 1^{er} janvier au 31 août dernier. Durant ce laps de temps, il en est rentré 48.465 et 46.463 éclaireurs. L'année dernière il y a eu 546.517 émigrants et 69.013 éclaireurs qui sont partis et 26.562 émigrants et 47.663 éclaireurs qui sont revenus.

Nouvelles des chemins de fer. — *Chemin de fer transcaucasien.* — La question de la construction d'un chemin de fer à travers la chaîne du Caucase est chose résolue. Il faudra pour cela 60 millions de roubles qui seront portés à raison de 6 millions par an au budget du ministère des Voies et communications. La construction de la ligne durera dix ans. La longueur sera de 180 verstes et il y aura un tunnel de 21 verstes.

Chemin de fer du Baïkal. — La question du chemin de fer circumbaïkalien qui était depuis si longtemps restée en suspens au ministère des Voies et communications, vient de revenir à la surface.

Vu l'importance de ce chemin de fer, le gouvernement a résolu d'y ajouter une seconde voie. Comme pour le chemin de fer Tumen-Omsk, c'est le ministère de la Guerre qui a influé sur cette décision.

Chemin de fer de l'Océan Arctique. — M. Nékrasov, membre de la Douma, est rentré de Tomsk, où il a pris part à la conférence des chemins de

fer. La conférence a reconnu nécessaire, entre autres choses, de construire un chemin de fer reliant le transsibérien au littoral de la mer arctique. Cette ligne sera nécessaire pour permettre l'exportation des céréales sibériennes qui ne peuvent subir les frets élevés d'un transport jusqu'à la Baltique. D'autre part, l'envoi de bateaux d'Europe jusqu'au cœur de la Sibérie par l'Océan Arctique ou les fleuves est impraticable et précaire en raison de la faible durée de l'été sibérien.

Transport des fruits du Turkestan. — Depuis la construction du chemin de fer de Tachkent, on commence à recevoir à Pétersbourg des fruits de l'Asie Centrale. Mais on s'est bien vite aperçu que les wagons ne sont pas adaptés au transport. On a maintenant créé un autre type de wagons, et l'ingénieur Mayer, inspecteur des voies et communications, est envoyé à Tachkent pour faire des essais avec ces wagons.

Cultures coloniales en Transcaucasie. — Parmi les propositions soumises à la Chambre de commerce anglo-russe, il y en a une des propriétaires fonciers du rayon de Tchakvine qui tend à intéresser des capitalistes anglais à la culture du thé et d'autres plantes industrielles en Transcaucasie.

Des essais faits au Caucase avec les thés de Chine et de Ceylan, il ressort que ces derniers conviennent mieux au Caucase et fournissent une récolte une fois et demie plus grande que les thés chinois. Le thé russe est d'un prix de revient plus élevé que celui de Ceylan, mais il est plus estimé.

Quant aux autres cultures proposées, ce sont celles des mandarines et des oranges, du bambou et de la rose bulgare. Il paraît que ce sont justement les espèces les plus recherchées de bambous japonais qui s'acclimatent le mieux au Caucase. Déjà les plantations de Tchakvine fournissent une notable quantité de bambou noir.

Le pétrole russe en Extrême-Orient. — Tandis que les importations de pétrole de Bakou ont presque doublé en Europe, elles diminuent rapidement en Extrême-Orient. Le tableau suivant le prouve :

Exporté	Pendant 7 mois 1909	Pendant 7 mois 1908
En Europe...	14.536	7.932
En Orient...	1.810	6.968

Si le pétrole russe perd ainsi du terrain en Extrême-Orient, cela vient tant du développement de l'industrie pétrolifère aux îles de la Sonde, que de l'activité de la Standard Oil Co. Il est à remarquer, en effet, que dans presque tous les centres de l'Extrême-Orient on trouve des réservoirs appartenant tant à la compagnie qui exploite le pétrole de Sumatra qu'au grand trust américain du pétrole.

TURQUIE

Les révoltes de l'Arabie méridionale. — La situation des provinces de l'Asir et du Yémen a fait l'objet de longs commentaires dans la presse musulmane, durant tout ce mois. Les troubles — qu'il ne faut pourtant pas exagérer — ont pris subitement un caractère de gravité peu commun dans une région où l'on n'avait enregistré jusqu'à maintenant que des soulèvements peu importants de tribus pillardes. Les motifs de ces désordres étaient également insignifiants : c'était tantôt une simple question d'argent, le refus de payer l'impôt; ou bien, nous assistions aux péripéties d'une vendetta, car la solidarité de tous les membres unis par un lien tribal leur a toujours mis les armes à la main pour venger la mort ou les blessures d'un des leurs. Bien souvent aussi, des divergences religieuses existaient entre ces groupes ennemis déjà pour d'autres motifs, et ce fait rendait la pacification beaucoup plus difficile. Mais, il ne faut pas s'y tromper, on se battait peu souvent pour un principe.

Cependant, dans les territoires immédiatement voisins des villes saintes musulmanes — la Mecque et Médine — on compte bientôt des sectes musulmanes, dont le système religieux était empreint d'une grande intolérance. Pour des motifs divers, les chefs de tribus entretenaient ces sentiments particularistes : les uns arrivèrent à se rendre indépendants; les autres obtinrent certains privilèges.

Le mouvement actuel paraît plus sérieux, et il est vraisemblable que le régime constitutionnel, vu d'un très mauvais œil par tous les chefs turbulents de la péninsule, en est la cause immédiate. Nous assistons même à une nouvelle phase de l'agitation musulmane, car c'est la première fois que les diverses révolutions qui viennent de se produire semblent avoir un caractère purement politique, et non plus religieux. Ce phénomène, qui a été frappant aussi bien en Turquie qu'en Perse, révèle une modification, aussi profonde qu'inattendue, dans l'esprit des Orientaux. Il n'avait pas échappé à l'œil perspicace de ce fin diplomate qu'était Abdul Hamid, qui essaya, en avril dernier, de raviver le fanatisme religieux parmi ses sujets. En Arménie, le résultat ne s'est pas fait attendre : l'exemple d'Adana se serait étendu dans toute l'Asie antérieure, sans l'énergie et la présence d'esprit de certains gouverneurs de province. Mais l'action de l'ex-sultan avait été assez forte pour créer un parti, avec lequel le gouvernement actuel est presque obligé de compter. Le nationalisme jeune-turc était animé d'intentions généreuses de liberté et d'égalité, ouvrant à tous, sans distinction de religion, des places dans l'administration, dans l'armée, etc. Mais les vieux musulmans n'étaient pas préparés à cette compréhension nouvelle de la tolérance religieuse.

En Arabie notamment, le nouvel état de choses coïncida avec une période de révoltes locales,

dont les troupes régulières avaient pu difficilement se rendre maîtres. C'était l'imam Yahya, qui négociait avec le gouvernement constitutionnel, réclamant une indépendance qui ne lui était pas octroyée assez vite à son gré. C'étaient les tribus du Hedjaz, inquiètes des progrès du chemin de fer, avec lesquelles le gouverneur de la province était obligé de traiter, ou, pour dire vrai, devant lesquelles il était contraint de capituler. Enfin, c'était le nouveau mahdi qui apparaissait, voulant grouper sous sa bannière tous les mécontents, et qui réussissait à vaincre tous les détachements qu'on lui opposait. La Turquie, dont les débuts de régime constitutionnel n'avaient pas été heureux, ne se trouvait pas cette fois aux prises avec l'Europe : aussi le gouvernement songea-t-il à agir avec la plus grande énergie, et des troupes furent immédiatement envoyées dans le Yémen. Mais nous avons vu que les troupes ottomanes avaient subi quelques défaites, causées par l'action commune du nouveau mahdi et de l'imam Yahya.

Les journalistes musulmans ne cachèrent pas leur profonde stupéfaction, en apprenant les succès de cette nouvelle rébellion. De longues correspondances, remplies de détails, rejetaient la faute sur les fonctionnaires locaux, dont les procédés étranges auraient mécontenté les populations : et, à l'heure actuelle, la presse égyptienne notamment déclare qu'il sera presque impossible à la Turquie de rétablir l'ordre.

« Il n'échappera à personne, écrivait au *Moayyad* son correspondant dans le Yémen, à la date du 22 septembre, que les événements actuels sont dirigés par des hommes éminemment habiles, et connaissant parfaitement la faiblesse présente du gouvernement ottoman... Mais la responsabilité de la révolte doit être rejetée sur les fonctionnaires, notamment sur le gouverneur de Hodeïda, dont les tribus avaient à se plaindre. » Le correspondant énumère ensuite les fonctionnaires dont la mauvaise administration est à signaler, et développe sa théorie dans laquelle il prétend qu'il n'y a pas de mouvement mahdiste, mais simplement une protestation en masse des tribus contre les exactions de leurs gouverneurs. A ce propos, nous ne pouvons nous empêcher de signaler un fait curieux : depuis la proclamation de la Constitution surtout, les musulmans font dans la presse des campagnes très vives contre les fonctionnaires suspects de sympathie pour l'ancien régime. Le moindre acte est mal interprété, et les révoltes deviennent alors la chose la plus légitime.

Quoi qu'il en soit, les rebelles furent bientôt les maîtres de la contrée ; cernant Hodeïda, ils isolèrent complètement cette ville, qui n'eut plus alors de communication possible avec le reste de la province ; tous les fils télégraphiques furent immédiatement coupés. Nous ne reviendrons pas sur les événements du mois dernier : rappelons-nous seulement que l'armée turque n'avait pu être entièrement victorieuse. Mais le gouvernement affirma sa volonté d'obtenir une victoire com-

plète sur toutes les bandes en révolte et d'assurer enfin la sécurité sur des bases solides. Aussi, le ministre de la Guerre prit ses dispositions pour l'envoi de nouvelles troupes. D'autre part, un communiqué du ministère de l'Intérieur déclarait que trois mois seraient nécessaires pour la pacification de la province.

Dès le début du mois, le mahdi Mohammed Idris infligeait encore une défaite aux troupes turques, ce qui lui assurait la possession effective de la majeure partie des provinces du Yémen et de l'Asir, les Turcs se trouvant refoulés de plus en plus vers le Nord. La Porte faisait annoncer ensuite que ses troupes avaient enfin battu les rebelles. Le gouvernement avait envoyé à nouveau cinq bataillons dans la région ; mais il faut attribuer l'accalmie qui se produisit, plutôt au mois sacré du Ramadan qu'à cette arrivée de renforts. Il y eut cependant quelques petits engagements, à la suite desquels les Turcs furent rejetés dans Hodeïda : les pertes furent néanmoins peu nombreuses. Pendant ce temps, le mahdi continuait de faire la propagande la plus active et envoyait des émissaires dans chaque canton pour soulever les populations. La tactique de Mohammed Idris consiste à fatiguer ses adversaires : il se porte vers une ville qu'il sait ne pas être défendue ; le gouverneur demande des troupes, qui arrivent en toute hâte, pendant que le mahdi a tranquillement emmené ses hommes sur un autre point, non sans avoir tout pillé sur son passage, et sans avoir souvent fait des recrues. C'est ainsi que deux nouvelles tribus, celles de Zohra et d'El Ouadat, ont fait cause commune avec lui : pourtant les troupes turques réussirent à infliger une défaite à ces dernières, et leur mirent environ deux cents hommes hors de combat.

La Porte ne s'était pas dissimulé la gravité de la situation, et, le 28 septembre, le conseil des ministres décida d'envoyer sur place une commission militaire sous la présidence du général Izzet pacha, commandant du 1^{er} corps d'armée, qui connaît très bien le Yémen, y ayant séjourné de 1904 à 1907. L'envoi de cette mission militaire indique suffisamment les intentions du gouvernement. D'ailleurs, à la même date, le grand vizir faisait à un rédacteur du *Sabah*, de Constantinople, les déclarations suivantes : « Les récents événements du Yémen n'ont pas été causés par le mahdi. Les rebelles se sont encore emparés d'une ville, mais c'est un fait auquel le gouvernement attache peu d'importance, attendu que la garnison ne se composait que de soixante-dix hommes (!). Les troupes ont reçu l'ordre de se replier et de ne pas résister aux révoltés avant l'arrivée de renforts suffisants. Quand les troupes seront en nombre sur le théâtre des hostilités, elles se diviseront en deux groupes, dont l'action sera néanmoins commune. L'imam Yahya est en ce moment dans le calme le plus absolu, mais le gouvernement ignore complètement quelles peuvent être ses intentions, et des précautions vont être prises, en vue d'éviter une attaque imprévue. Le ministre des Finances a pris toutes ses dispositions pour

envoyer rapidement les sommes nécessaires aux troupes, car le gouvernement est résolu à ne rien refuser à ses soldats de ce dont ils peuvent avoir besoin, pour faire cesser cette terreur du Yémen, qui avait régné parmi les troupes depuis les événements de l'ancien régime. »

Quelques jours après, le gouvernement faisait annoncer une défaite d'une colonne importante (6.000 hommes) des révoltés : plusieurs cheikhs auraient également fait leur soumission à la même date. En tout cas, la Porte envoyait encore à Hodeïda, le 2 octobre, six bataillons. Les informations les plus fantaisistes circulèrent dans la presse : *l'Iqdam*, de Constantinople, écrivait que, les tribus avaient fait d'acte d'obéissance au gouvernement, et qu'il ne restait plus à soumettre que quelques groupes sans importance, commandés par l'imam Yahya et par le mahdi. Il y eut en effet une légère accalmie, et les communications purent être rétablies entre Sana et Hodéïda : mais l'imam et le mahdi essayèrent de se joindre afin de se concerter pour une action commune plus efficace ; le nouveau moutesarrif de l'Asir chercha de son côté à avoir une entrevue avec le mahdi, mais ce dernier refusa.

Signalons, pour terminer, une nouvelle extraordinaire publiée par certains journaux européens : au cours d'une bataille qui aurait eu lieu entre les troupes turques et l'ensemble des bandes du mahdi et de l'imam, — bataille dont l'issue n'est pas indiquée, — les pertes se seraient élevées à plusieurs milliers d'hommes de part et d'autre. Le fait est peu vraisemblable, et nous devons plutôt le rapprocher des combats soi-disant meurtriers qui se sont déroulés autour de Tebriz, et dans lesquels une ou deux dizaines d'hommes étaient mis hors de combat.

En résumé, la Porte a dû, ce mois-ci, enregistrer un événement important, l'union du mahdi et de l'imam ; mais il n'y eut pas, à proprement parler d'action militaire. Toute la question réside donc dans l'extension que peut prendre la révolte. Un engagement sérieux va probablement avoir lieu dès l'arrivée des renforts de troupes turques, et de l'issue de cette bataille dépendra l'avenir du Yémen et de l'Asir.

Les suites des massacres d'Adana. — Nous avons annoncé, dans notre numéro d'août, que le patriarche arménien avait menacé le gouvernement ottoman de donner sa démission, si les Arméniens venaient à être déclarés responsables des événements d'avril. Il l'a donnée le 7 septembre, parce que, malgré les promesses contraires du grand-vizir, cinq Arméniens allaient être pendus à Adana.

« Pour en venir aux raisons que le patriarche arménien donne de sa démission, écrivait au *Temps* son correspondant de Constantinople, il faut savoir que, depuis le jour de son élection, il a fait d'actives démarches pour demander que les promoteurs des massacres d'Adana, les pillards, les incendiaires et les assassins soient punis d'une façon exemplaire. Il a reçu les promesses les plus

formelles. Le gouvernement déclara même que les Arméniens d'Adana n'étaient pas compromis dans les massacres et qu'on leur avait attribué à tort des idées séparatistes. Cependant des Arméniens ont été arrêtés à Adana et la cour martiale a rendu des sentences condamnant plusieurs d'entre eux à la peine capitale.

« Après que le gouvernement, sur les protestations du patriarcat, eut promis qu'aucun autre Arménien ne serait condamné après la pendaison des premiers Arméniens, voici que cinq autres sont condamnés pour avoir tué lorsqu'ils se trouvaient en cas de légitime défense. Les Arméniens trouvent que, par contre, les promoteurs des troubles ne sont pas suffisamment châtiés. L'ex- vali d'Adana, Djévad bey, est condamné seulement à six ans de disponibilité et à l'interdiction, toute sa vie, de fonctions administratives pour n'avoir pas montré assez d'énergie et avoir ainsi contribué à l'extension des horreurs commises ; l'ex-commandant militaire d'Adana est condamné à trois mois de prison et à l'interdiction de séjour à Adana...

« Ce sont toutes les raisons qui précèdent qui ont déterminé le patriarche arménien à donner sa démission, et il est décidé à ne pas la retirer tant que le gouvernement, dit-il, ne prouvera pas sa sincérité par des actes et ne prendra en considération les plaintes du patriarcat.

« La démission du patriarche et sa détermination de ne pas la retirer s'il n'obtient pas tout ce qu'il demande, sont choses graves. Le gouvernement ne semble pas s'en émouvoir, parce qu'il y a le principe et que ce n'est pas en cédant que le principe sera écarté. La plupart des journaux turcs demandent au patriarche arménien d'agir avec beaucoup de prudence et de modération, mais d'autre part, ils demandent aussi au gouvernement d'user envers le chef de l'Eglise arménienne d'un peu plus de bienveillance. »

Dans un conseil de cabinet, tenu le 13 septembre, les ministres décidèrent de reviser les jugements que le conseil de guerre d'Adana avait porté contre des Arméniens et manifestèrent leur intention de faire des propositions de nature à donner satisfaction au patriarche arménien. Pourtant, le télégraphe nous apprenait le 15 que les Arméniens condamnés avaient été pendus la veille.

Pendant ce temps, un autre incident surgissait sur place : le tribunal militaire de Marach avait donné l'ordre d'incarcérer douze Arméniens de Zeitoun, à quelques kilomètres au Nord. Mais les arrestations ne purent avoir lieu, car les Arméniens se défendirent et déclarèrent ne pas reconnaître le gouvernement local : le ministère de l'Intérieur pria alors le gouverneur d'Alep d'envoyer sur place des hommes qui auraient la confiance des Arméniens.

Le gouvernement semble donc disposé à faire régner la justice d'une façon équitable. De plus, les tribunaux militaires locaux ne condamnent pas que des Arméniens : tout récemment, celui d'Adana condamnait 15 musulmans à mort et

84 autres à la prison. Seules, les condamnations légères de l'ancien vali et de l'ancien commandant militaire pourraient nous étonner. Rien ne nous fait cependant supposer que les 5 Arméniens condamnés et exécutés n'avaient pas mérité leur sort.

De leur côté les députés de Van et de Mouch ont envoyé un rapport au ministère de l'Intérieur, réclamant les dispositions suivantes : 1° restitution aux Arméniens des terrains et des immeubles qui leur ont été confisqués sous l'ancien régime; 2° citation devant les tribunaux militaires de tous ceux qui ont causé les troubles du printemps dernier; 3° envoi d'une commission pour examiner la question des propriétés volées. Ce rapport a été examiné d'une façon bienveillante par le ministre de l'Intérieur, qui a promis aux députés de satisfaire à leurs demandes.

Enfin, une autre question a été mise en avant ce mois-ci, celle des indemnités réclamées par les puissances étrangères. Les ambassades d'Allemagne, de France et d'Italie ont présenté à la Porte des demandes d'indemnité pour les pertes subies par leurs sujets respectifs au cours des désordres d'Adana : l'Italie notamment réclame 100.000 francs. Nous ne savons pas jusqu'à quel point nous devons ajouter foi aux dépêches relatives à ces demandes; mais le bruit a couru que la Porte avait l'intention d'y opposer un refus.

Les révoltes en Anatolie et en Mésopotamie. — Un engagement assez sérieux a eu lieu vers la fin d'août près de Mossoul entre les Kurdes et les troupes turques. Ces dernières furent acculées dans un défilé et mises en déroute par les Kurdes qui les assaillirent à coups de pierres. Les Kurdes s'emparèrent ensuite d'une forteresse de la région et firent prisonnière la garnison. Là-dessus, deux bataillons et quatre canons furent envoyés au secours des troupes régulières. Le 21 septembre, les Turcs prenaient leur revanche et infligeaient aux Kurdes une sérieuse défaite. Il paraît que, depuis trois mois, les tribus kurdes, celle de Hamound surtout, mettaient la région à feu et à sang. Constatons une fois de plus que ces troubles ont coïncidé avec le départ du gouverneur de Mossoul : depuis la révolution, le gouvernement ottoman s'est borné, comme mesure d'ordre, à changer les fonctionnaires de l'ancien régime, et, sur tous les points de la Turquie asiatique, ces décisions ont causé des désordres. Enfin, un nouveau vali arriva à Mossoul et fit attaquer les rebelles par 1.200 hommes appuyés de 6 canons, qui mirent en fuite la tribu de Hamound : celle-ci gagna la frontière persane. Sur la demande du gouvernement ottoman, la Perse ne la laissa pas rentrer en territoire persan, et les troupes turques, poursuivant leur marche en avant, battirent encore une fois la tribu rebelle, lui tuant 40 hommes, et lui faisant une trentaine de prisonniers. Depuis ce moment la contrée est redevenue calme.

Des télégrammes ont informé le ministère de l'Intérieur ottoman qu'un combat avait eu lieu

dans les environs de Basra entre la tribu de l'émir Ibn Rachid, du Djébel-Chammar, et celle d'Ibn Saoud, du Nedjd. Le chiffre de 3.000 morts donné par la dépêche est évidemment très exagéré.

Enfin, si l'on en croit le *Sabah* de Constantinople, la région côtière de la mer Noire est infestée de tribus pillardes qui terrorisent la contrée, principalement du côté de Sivas, Tokat et Kara-Hisar. Les ordres les plus sévères ont été envoyés aux gouverneurs en vue du rétablissement de l'ordre.

Tous les événements que nous relatons n'ont pas une importance telle qu'ils doivent un jour changer les destinées de l'empire ottoman. Mais l'on peut voir par là les difficultés — difficultés que les Jeunes-Turcs n'avaient pas aperçues — que le gouvernement aura à surmonter pour établir dans tout le territoire ottoman l'ordre et la sécurité.

Un projet de chemin de fer. — Le *Moayyad*, du Caire, annonçait, dans son numéro du 26 septembre, qu'une société anglaise avait adressé à la Porte une demande en vue d'un chemin de fer de Constantinople aux Indes, et d'un pont sur le Bosphore entre Rouméli-Hisar et Anatoli-Hisar. Le gouvernement aurait nommé une commission spéciale pour examiner les demandes de cette société.

La voie ferrée, partant de Constantinople, traverserait toute l'Anatolie, la Perse et de là se rendrait vers les Indes. Sa longueur totale en territoire ottoman serait de 2.000 kilomètres, soit quelques centaines de kilomètres de plus que le chemin de fer du Hedjaz et que celui de Bagdad.

Les postes étrangères dans le Levant. — Le gouvernement ottoman paraît décidé à entamer des négociations avec les puissances en vue de les amener à supprimer leurs bureaux de poste en territoire ottoman. Mais on assure que cette démarche ne sera tentée que lorsque la Porte sera certaine de recevoir de partout une réponse affirmative.

L'augmentation des tarifs douaniers; le nouvel emprunt. — Le gouvernement ottoman a entamé, vers la fin du mois d'août, des négociations avec les puissances en vue d'élever les droits d'importation de 11 à 15 0/0. Les gouvernements paraissent disposés à accepter les demandes de la Porte. De son côté, la Turquie a acquiescé aux desiderata de l'Angleterre, qui demandait l'amélioration du service des douanes. L'Allemagne avait d'abord demandé que ce supplément de recettes fût affecté à la construction du chemin de fer de Bagdad, puis elle y a renoncé. La France a accepté sans conditions : la réponse de la Russie n'est pas encore parvenue.

La Turquie a signé, le 13 de ce mois, un traité avec la Banque ottomane, au sujet d'un emprunt de 7 millions de livres. La Banque ottomane devra verser 2 millions et demi de livres turques

dès la signature, puis un million tous les vingt-cinq jours. Le prix d'émission est de 86, et l'intérêt est de 4 0/0 : deux millions seront émis à Londres et le reste à Paris. Cet emprunt constitue donc un nouveau succès pour les financiers anglais et français.

PERSE

La situation intérieure. — Délaissant pendant un mois les soucis de la vie publique, en bons musulmans, tous les sujets d'Ahmed Mirza ont fêté le « Ramazan » par un jeûne sévère et en écoutant, après la prière de l'*asr*, les prédications quotidiennes de leurs *rouzékhan*s. « Pendant ce mois de Ramazan, disent les livres saints du chiisme, les portes de l'enfer sont fermées, celles du paradis ouvertes et les démons enchaînés. » Celui de la politique, à cette époque de prières et de jeûne, l'est également : c'est ce qui explique le peu de nouvelles intéressantes que nous ayons à enregistrer aujourd'hui.

Plusieurs changements se sont produits dans le gouvernement. Le sipahdar, qui, en l'absence de Nassir ul Mulk, avait pris provisoirement la direction des affaires, a été élu premier ministre. On se rappelle qu'une première fois déjà, à la fin du règne de Mohammed Ali, ce dernier, pour donner un gage à la cause constitutionnelle, avait fait appel à Nassir ul Mulk, réfugié à l'étranger. Prévoyant les événements, Nassir avait refusé. Cette fois-ci encore, peu confiant sans doute dans le nouveau régime, il a opposé un refus catégorique aux offres qui lui étaient faites. Les nationalistes regretteront cet esprit libéral et éclairé. Ala es Sultaneh, qui représentait la Perse à la légation de Londres, a été nommé ministre des Affaires étrangères. Vosuk ed Daouleh, ancien vice-président du medjliss et nationaliste de marque, a accepté le portefeuille de la Justice, en remplacement du prince Firman Firma, démissionnaire. Cette nomination est importante : c'est la première fois que fait partie d'un ministère un personnage choisi en dehors des classes gouvernantes. Il est probable que le remaniement ministériel ne s'arrêtera pas là.

A la cour du jeune chah, le précepteur russe M. Smirnové, qui avait été invité à suspendre momentanément ses leçons, a été officiellement avisé d'avoir à garder ses fonctions, ainsi que le médecin de Sa Majesté, M. Sadovsky. La comédie jouée par Zill es Sultan, le *Néron persan*, est heureusement terminée. Intimidations, menaces d'intervention étrangère, tentatives de corruption, rien n'y a fait. Le gouvernement libéral, qui tenait soigneusement enfermé le dangereux personnage, ne s'est point laissé prendre à son faux air constitutionnel et a exigé pour sa mise en liberté une première rançon de 100.000 tomans (416.650 francs), avec promesse de payer 200.000 autres tomans à la caisse nationaliste avant quatre mois. Après quoi il a été recon-

duit à Enzeli. En arrivant à Vienne, d'où il devait gagner la France, avec son fils Bahram, le grand-oncle du chah a fait à un journaliste les déclarations suivantes, dont on savourera la perfidie : « Je suis allé en Perse sans dessein préconçu, sans projet politique. A mon arrivée, on m'a fait savoir que ma présence pourrait, dans l'état d'effervescence où se trouve en ce moment la Perse, donner lieu à des troubles. J'ai dû m'arrêter à Recht. J'ai habité là dans la maison du gouverneur. On m'y a traité avec beaucoup de respect. Pendant tout mon séjour, je n'ai pas entendu, je n'ai pas lu dans les journaux une seule accusation dirigée contre moi. Certains personnages n'ont pourtant point voulu que j'habite là-bas. J'ai dû rentrer en Europe, mais je suis toujours Persan. J'ai laissé là-bas mes fils, mes terres, ma fortune. Mon cœur aussi est resté dans ma patrie. Au cas où je mourrais en Europe, j'ai demandé dans mon testament qu'on transportât mon corps en Perse. »

On signale une certaine agitation dans les provinces méridionales, Kirman, Farsistan et Laristan. Syed Abdul Hussein, le fameux nationaliste de Lar, est de nouveau prêt à marcher « dans le sentier de la guerre », comme dit le correspondant du *Times*, et il menace le port de Lingah. Des troupes ont été envoyées pour prévenir son attaque. Yezd est en effervescence et de nombreux Parsis sont allés chercher refuge au consulat anglais.

Les nouvelles de Zinjan sont loin d'être satisfaisantes. Enfin les journaux de province signalent des désordres continuels à Kachan, Chouster, Hamadan et Nadjin. Il est à souhaiter que ces troubles locaux ne se généralisent pas et que, pour procéder dans la paix à l'œuvre de réorganisation matérielle et morale qu'ont entrepris les nationalistes, le nouveau gouvernement puisse faire sentir et respecter son autorité bien au delà des murs de Téhéran. Mohammed Ali s'accoutume fort bien, dit-on, à son lieu de bannissement. Le royal exilé a exprimé sa satisfaction du somptueux palais que le tsar a généreusement mis à sa disposition.

La *Gazette de Voss* publie l'intéressante correspondance suivante sur les ambitions subitement réveillées d'un chef nationaliste qui eut son heure de gloire au début de cette année, Sattar Khan :

« L'ancien chef du soulèvement de Tebriz, presque oublié pendant ces derniers temps, publie un appel qui a été affiché dans les rues de Téhéran. Dans cet appel, il déclare qu'on n'aurait pas dû l'oublier, une fois qu'on commença à s'emparer des droits administratifs arrachés à l'ancien régime absolutiste. Aussi devait-on le faire entrer dans le nouveau gouvernement et lui donner au moins le poste de gouverneur de la province d'Azerbaïdjan, puisqu'il en a défendu Tebriz, la capitale, pendant des mois contre la réaction.

« Dans cet appel, il qualifie le sipahdar et le sardar-assad d'usurpateurs du pouvoir : il attaque le medjliss qui est au service de ces usurpateurs

et il invite les membres du premier Parlement à marcher contre le gouvernement actuel.

« On se souvient que l'entrée des troupes russes à Tebriz mit fin au rôle de Sattar Khan qui fut obligé de se réfugier au consulat turc. Le centre révolutionnaire se trouva alors transporté à Karvin et au pays des Bakhthiaris. Alors apparurent sur la scène politique d'autres hommes qui firent preuve d'autant de talent que Sattar Khan, puisqu'ils réussirent à faire tomber le chah Mahommed Ali. Toute la fin du drame se passe sans l'intervention de Sattar Khan.

« On comprend toutefois l'amertume qu'il éprouve; mais pour un homme qui sait à peine signer son nom, il a des prétentions exagérées. Toutefois le gouvernement actuel, désireux d'éviter toute discorde, fera sans doute son possible pour lui accorder une situation de quelque importance. »

L'ouverture du medjliss est fixée au 30 octobre.

La politique anglo-russe. — A ceux qui ont pu suspecter la sincérité des déclarations répétées de M. Isvolski sur le retrait des contingents russes aussitôt que la Russie le jugerait nécessaire et possible, le gouvernement russe vient de donner des preuves matérielles de la loyauté de ses engagements. C'est ainsi que le corps d'occupation russe dans l'Azerbaïdjan va dès maintenant être réduit de moitié. Le général Snarski, qui le commandait, a quitté Tebriz le 21. Cette ville de Tebriz paraissant relativement calme, la Russie en retire un peu plus de la moitié de ses troupes, à savoir la brigade de grenadiers et deux compagnies du bataillon de chasseurs, et y laisse seulement deux compagnies d'infanterie, une demi-compagnie du génie et une batterie de montagne, un millier d'hommes environ sous les ordres du colonel Tchepline, en attendant que l'ordre s'y rétablisse d'une façon qu'elle estimera permanente. A Ourmiah, il ne reste plus actuellement que 150 soldats russes. Ces nouvelles ont causé à Téhéran la meilleure impression. Le *Sharq (l'Est)*, qui avait été récemment interdit pour ses critiques des membres du gouvernement persan, fait remarquer que le retrait des troupes russes ne pourra que contribuer à créer un mouvement de sympathies et de cordiales relations entre la Russie et la Perse.

Le même souhait a été récemment exprimé par le régent lorsque le ministre de Russie, M. Poklevski-Koziele, est venu lui présenter ses lettres de créance. La présence à Téhéran du nouveau représentant du tsar est également de bon augure, ainsi que nous l'avons fait déjà remarquer pour les relations entre l'Angleterre et la Russie. Bras droit du comte Benckendorf, il a été directement mêlé aux négociations qui précédèrent la signature de l'accord anglo-russe de 1907. M. Sablin reprend son poste de premier secrétaire. Sa conduite comme chargé d'affaires pendant toute la dernière crise est vraiment digne d'éloges: les réelles qualités déployées par le jeune diplomate lui promettent à juste titre une brillante carrière.

ASIE ANGLAISE

Le commerce de l'Inde en 1908-1909 et la situation économique. — En analysant, il y a quelques mois, le rapport sur le commerce de l'Inde en 1907-1908 qui venait de paraître (1), nous nous étions faits l'écho des pronostics plutôt pessimistes auxquels s'était laissé aller le rédacteur de ce document à l'égard de l'avenir économique du pays, au moins de son avenir immédiat. Les résultats remarquables constatés par les statistiques de cet exercice ne devaient pas, ajoutons-nous, faire illusion, car, dès la fin de cet exercice même, s'étaient révélés des symptômes inquiétants de crise prochaine. Les statistiques de l'année 1908-1909 qui ont été récemment publiées confirment malheureusement ces craintes. Aux causes générales de dépression commerciale qui ont exercé leur influence sur la vie économique du monde entier au cours des deux dernières années, est venu s'ajouter dans l'Inde même l'effet des intempéries qui ont sévi sur la plupart des provinces du grand empire. Pays presque exclusivement agricole, l'Inde est particulièrement sensible aux effets des saisons: que les pluies fassent défaut, comme cela est arrivé dans plusieurs régions durant l'année qui nous occupe, et voilà une partie de la production compromise; les malheureux cultivateurs, obligés de consommer les grains qu'ils devaient réserver pour les semences, réduisent les cultures; leur faculté d'achat, qui correspond en général presque exactement à leurs possibilités de vente, se resserre également, et les stocks s'accumulent dans les entrepôts et dans les docks. A quel point ces causes de dépression ont agi sur l'agriculture indienne, c'est ce que les tableaux ci-après permettent d'apercevoir. Ils concernent les cultures les plus importantes, soit au point de vue de l'exportation comme le jute, soit celles qui offrent le plus de ressources pour l'alimentation des habitants:

Surface cultivée en acres (2).

	1906-1907	1907-1908	Différence %
Riz.....	54.457.600	54.677.300	+ 0.9
Coton.....	22.329.000	21.630.000	- 3.1
Blé.....	29.212.500	22.806.200	- 21.9
Jute.....	3.482.900	3.974.300	+ 14.1
—	6.393.100	5.200.200	- 18.6
Graine de lin.	3.743.200	2.099.400	- 43.9

Récoltes en tonnes.

	1906-1907	1907-1908	Différence %
Riz.....	21.387.200	18.900.600	- 11.3
Coton.....	881.000	557.500	- 36.7
Blé.....	8.491.700	6.104.200	- 28.1
Jute.....	1.644.000	1.753.200	+ 6.6
—	1.053.100	688.000	- 34.7
Graine de lin.	425.200	163.200	- 61.6

Dans ces tableaux les moins-values constatées sur les récoltes sont surtout caractéristiques. Sauf

(1) Voir le numéro du Bulletin de janvier 1909.

(2) 1 acre = 40 ares environ.

le jute qui a eu une bonne année en 1907-1908, tous les articles qui figurent ci-dessus sont en diminution. Dans les tableaux ci-après qui contiennent, avec les résultats généraux des années 1907-1908 et 1908-1909, l'indication des principales marchandises importées et des principaux produits exportés durant ces deux exercices, on retrouvera le contre-coup de cette fâcheuse situation.

Importations.

	1907-1908	1908-1909
	liv. st.	liv. st.
Marchandises.....	86.597.000	80.844.000
Or.....	13.823.000	5.603.000
Argent.....	8.057.000	9.485.000
Totaux....	108.477.000	95.932.000

Exportations.

	1907-1908	1908-1909
	liv. st.	liv. st.
Produits du cru..	115.652.000	99.883.000
Réexportations..	2.512.000	2.414.000
Or.....	2.257.000	2.459.000
Argent.....	1.374.000	1.512.000
Totaux....	121.795.000	105.968.000

Principales marchandises importées.

	1907-1908	1908-1909
	liv. st.	liv. st.
Fils et tissus de coton.....	32.028.000	25.343.000
Sucre.....	6.151.000	7.271.000
Fer et acier.....	6.501.000	6.029.000
Matériel de chemins de fer...	4.800.000	4.947.000
Machines et mécaniques.....	4.390.000	4.411.000
Huiles minérales.....	2.129.000	2.606.000
Quincaillerie et coutellerie...	2.110.000	1.959.000
Lainages.....	1.845.000	1.941.000
Provisions.....	1.827.000	1.875.000
Cuivre.....	1.376.000	1.814.000
Vêtements.....	1.722.000	1.611.000
Soieries.....	1.423.000	1.521.000
Epices.....	1.041.000	916.000

Principaux produits exportés.

	1907-1908	1908-1909
	liv. st.	liv. st.
Jute brut.....	11.982.000	13.223.000
Coton.....	17.135.000	13.179.000
Riz.....	13.559.000	10.593.000
Jute manufacturé.....	12.198.000	10.491.000
Cuir et peaux.....	7.301.000	8.312.000
Graines oléagineuses.....	11.210.000	7.785.000
Fils et tissus de coton.....	7.178.000	7.691.000
Thé.....	6.867.000	6.929.000
Opium.....	5.782.000	6.233.000
Laque.....	2.722.000	1.863.000
Laines brutes.....	1.403.000	1.389.000
Blé et farine de blé.....	6.097.000	1.241.000
Café.....	743.000	927.000

Nous ne pouvons, car cela nous entraînerait trop loin, examiner en détail le commerce de l'Inde sous le rapport des pays avec lesquels elle est en relations commerciales. Nous voudrions

cependant mettre en évidence l'insignifiance de la part qui revient à notre pays dans cet énorme mouvement d'affaires. Deux chiffres suffiront pour cela : à l'importation, les marchandises venues de France représentent seulement 1,5 0/0 du total; des produits exportés, nous prenons seulement 6,4 0/0. Ne sont-ce pas là des chiffres dérisoires. Il n'est certes pas surprenant que nous soyons dépassés par certains pays d'Extrême-Orient qui possèdent, dans leurs relations avec l'Inde, une situation privilégiée soit du fait de leur position géographique, soit par suite de la présence sur leur sol de tel ou tel produit que l'Europe ne peut fournir, ou d'une population consommant en abondance certains produits de l'Inde; mais il est triste de constater qu'en occupant à l'importation le onzième rang sur treize, nous soyons devancés par la Belgique, qui fournit à l'Inde 4,2 0/0 des importations; par l'Allemagne (4,1 0/0), par l'Autriche-Hongrie (3,2 0/0), et que l'on ne trouve après nous que l'Italie et la Russie. Sans doute encore, nul n'ignore que notre industrie est surtout occupée à produire des articles de luxe, qui ne trouvent que de rares acheteurs dans les pays à population peu fortunée; que rares sont les voyageurs de commerce français possédant la connaissance parfaite de l'anglais commercial; que la concurrence est âpre dans l'Inde comme ailleurs. Il n'en demeure pas moins que bien des articles sortis de nos usines pourraient trouver dans cette partie du monde des débouchés intéressants et qu'il suffirait pour les leur assurer d'un peu de cette énergie, de cet esprit d'entreprise que déploient nos rivaux dans la lutte économique. Les informations ne manquent pas en l'espèce : l'Office national du commerce extérieur a publié dans ces dernières années certains rapports de nos représentants consulaires dans l'Inde qui sont de véritables manuels du commerçant dans ce pays. A-t-on songé à les utiliser et à mettre à profit les renseignements précis qu'ils contiennent?

A l'exportation, on l'a vu, notre situation est meilleure; mais le fait que notre pays achète à l'Inde certaines matières premières dont il a besoin n'offre pas un intérêt particulier au point de vue de sa prospérité générale et l'inégalité que les statistiques révèlent entre les ventes et les achats que nous y effectuons ne fait que donner plus de valeur encore aux critiques que nous inspirait le seul examen des tableaux d'importation.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Bapst est nommé directeur des affaires politiques et commerciales, à l'administration centrale;

M. Conty, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé sous-directeur d'Europe, d'Afrique et d'Océanie;

M. Piccioni, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé sous-directeur d'Amérique.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Troupes métropolitaines.

GÉNIE

Cochinchine. — M. le *capit.* Deny est désig. pour la Cochinchine.

Troupes coloniales.

INFANTERIE

Chine. — M. le *lieut.* Blanchet est désig. pour le 16^e régiment.
Annam-Tonkin. — M. le *lieut.-colonel* Aubé est nommé chef du serv. géog. au Tonkin.

MM. les *chefs de bataill.* Ducare et Meunier, le *capit.* Méti-
vier, les *lieut.* Gleizes, Roger, Coronnat et Bonnureau et le *sous-*
lieut. Saury sont désig. pour le Tonkin.

Cochinchine. — MM. le *chef de bataill.* Huron-Durocher,
le *capit.* Hugot, les *lieut.* Blachère et Pecqueux et les *sous-lieut.*
Charbonnel, Ecochard et Barbero sont désig. pour la Cochin-
chine.

ARTILLERIE

Cochinchine. — MM. le *chef d'escadron* Bonnard, les *lieut.*
Carour, Charnoz, Mangard et Ardisson sont désig. pour la Cochin-
chine.

Officiers d'administration.

Annam-Tonkin. — MM. les *offic. d'administ. de 1^{re} cl.* Huz
et de *2^e cl.* Cornet sont désig. pour le Tonkin.

CORPS DE L'INTENDANCE

Chine. — M. l'*adjoin*t Crane est désig. pour le corps d'occu-
pation.

Annam-Tonkin. — M. le *sous-intend. de 1^{re} cl.* Bunel est
désig. pour le Tonkin.

Officiers d'administration.

Cochinchine. — M. l'*offic. d'admin. ppal* Raibaud est désig.
pour la Cochinchine.

Annam-Tonkin. — M. l'*offic. d'admin. de 2^e cl.* Dussaud
est désig. pour le Tonkin.

CORPS DE SANTÉ

Chine. — M. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Fauquet est désig.
pour l'hôpital de Canton.

M. le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Bodiou est désig. pour le corps
d'occupation.

Indo-Chine. — MM. le *méd.-major de 2^e cl.* Duran et les
méd. aides-majors de 1^{re} cl. Dubalen et Delange sont désig. pour
l'Indo-Chine.

Annam-Tonkin. — MM. les *méd. aides-majors de 1^{re} cl.*
Haeleuyn et Koun sont désig. pour l'Annam.

MM. le *méd. ppal de 1^{re} cl.* Gouzien; le *méd. maj. de 1^{re} cl.*
Le Gendre; les *méd. maj. de 2^e cl.* Nédelec, Salabert-Strauss et
Ledoux sont désig. pour le Tonkin.

Cochinchine. — MM. les *méd.-majors de 2^e cl.* Marotte et
Gravot et le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Moitron sont désig. pour
la Cochinchine.

Officiers d'administration.

Annam-Tonkin. — M. l'*offic. d'admin. de 2^e cl.* Kerguen
est désig. pour le Tonkin.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

Extrême-Orient. — M. le *contre-amiral* de la Croix de
Castries est nommé au command. en chef de la division navale
d'Extrême-Orient.

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

Levant. — M. l'*enseigne de vaiss.* Boileau est désig. pour le
Faucon, détaché en Crète.

Extrême-Orient. — M. le *capit. de vaiss.* Jean Kergistel
est nommé chef de la division navale de l'Indo-Chine;

MM. le *lieut. de vaiss.* de Lesparde et le *mécanic. ppal de*
1^{re} cl. Bergot sont désig. pour la division navale de l'Indo-Chine.

CORPS DE SANTÉ

Extrême-Orient. — M. le *méd. de 1^{re} cl.* Crozet est désig.
pour le *D'Entrecasteaux*.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE

Indo-Chine. — M. Fichot, ingénieur hydrographe principal,
est désig. pour la *Manche*.

MINISTÈRE DES COLONIES

M. Simoni, inspecteur des services civils de l'Indo-Chine, est
nommé résident supérieur p. i. au Tonkin.

Bibliographie

**La Compagnie des Indes Orientales et Fran-
çois Martin.** *Etude sur l'histoire du commerce et des*
établissements français dans l'Inde sous Louis XIV (1664-
1719), par P. KÆPPELIN. Paris, Challamel, 1908. In-8,
xv-673 p. (2 cartes).

L'histoire des tentatives françaises dans l'Inde au
xviii^e siècle a été maintes fois étudiée et l'intérêt qu'elle
suscite a rejeté dans l'ombre tout ce qui est antérieur aux
projets et aux efforts de Dupleix, aux exploits de Bussy.
Et pourtant les Français parurent dans l'Inde dès le début
du règne personnel de Louis XIV, quatre-vingts ans avant
eux : c'est cette longue période des origines, presque
totalement ignorée jusqu'ici, que nous révèle le livre de
M. Kæppelin.

Grâce à une documentation très étendue, presque uni-
quement puisée à des sources inédites, notamment aux
archives des Colonies et de la Marine, l'auteur a pu entiè-
rement renouveler l'histoire de la Compagnie fondée par
Colbert et celle de sa curieuse évolution financière et
commerciale; mais surtout il s'est attaché à l'apparition
et à l'activité des Français aux Indes mêmes, où l'empire
d'Aureng-Zeb atteignait alors son apogée; il a mis en
pleine lumière le rôle de celui qui fut le premier grand
Français de l'Inde, François Martin, fondateur de Pondi-
chéry et de Chandernagor, ces futurs piliers de l'empire
que Dupleix ébauchera plus tard, lors de la décadence de
l'Etat mongol, et ces derniers débris où flotte encore au-
jourd'hui le pavillon de la France.

La naissance et les vicissitudes de ces établissements,
leurs progrès si remarquables, malgré les avanies des
seigneurs indous et leurs luttes incessantes, malgré la
jalousie des Anglais, malgré surtout l'hostilité déclarée
des Hollandais, alors prépondérants aux Indes, attireront
l'attention de tous ceux qui s'intéressent à notre ancienne
histoire coloniale; ils trouveront aussi dans cet ouvrage
d'amples renseignements sur la première apparition des
Français au Tonkin, deux siècles avant Francis Garnier,
sur leurs longues relations avec le Siam où ils faillirent
établir, dès la fin du xvii^e siècle, leur prépondérance, sur
leurs tentatives plus éphémères à Ceylan ou Java; ils ver-
ront comment sous Louis XIV, comme plus tard sous
Louis XV avec Dupleix, la politique du gouvernement
français, absorbée par les ambitions et les guerres conti-
ninentales, ne sut pas comprendre ses véritables intérêts ni
prêter une attention suffisante aux propositions de Fran-
çois Martin : s'il avait été écouté, la France eût dominé
l'Inde à une époque où commençait la décadence hollan-
daise et où les Anglais n'étaient guère occupés que de
commerce.

Les Institutions politiques de l'Europe con-
temporaine, par ETIENNE FLANDIN.

Signalons parmi les livres qui viennent de paraître le
quatrième volume des *Institutions politiques de l'Europe*
contemporaine (librairie H. Le Soudier), par M. Etienne
Flandin, ancien procureur général, ancien député de
l'Yonne, aujourd'hui sénateur.

Il est consacré aux Pays-Bas, au Grand-duché de Luxem-
bourg, au Danemark, à la Suède et à la Norvège. C'est
l'étude très documentée et très intéressante de législations
généralement peu connues mais d'une curieuse origina-
lité.

Le Gérant : A. MARTIAL.

PARIS. — IMPRIMERIE LEVÉ, RUE CASSETTE, 17.