

# 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, 19-21 — Paris.

## SOMMAIRE

51 <sup>e</sup> Liste des souscripteurs.....	457
Le Comité : Conférence de M. PAUL PELLISOT sur les civilisations hindoue et chinoise anciennes au Turkestan chinois.....	458
L'Esprit nouveau en Chine, par R. C.....	465
Le Régime des chemins de fer en Chine (suite).....	468
Le Jute, par EDOUARD PAYEN.....	472
Asie Française : L'éducation des indigènes. — A la Cour criminelle de Hanoi. — Mandarins annamites en France. — La direction des douanes et régies en Indo-Chine. — Le commerce de l'Indo-Chine en 1904. — Le repeuplement du Haut-Tonkin.....	475
Chine : Un traité japonais relatif à la Mandchourie. — Un accord sino-allemand. — Les étudiants chinois à Tokyo.....	481
Japon : La liquidation de la guerre. — Subventions à la navigation japonaise. — Commerce japonais.....	482
Corée : Le protectorat japonais.....	484
Asie Russe : Les troupes russes de l'Asie centrale. — Régime des fleuves sibériens. — Les Bogari. — Les lacs Tcharkal et Indière. — L'élevage en Transbaïkalie.....	485
Asie Anglaise : Le nouveau ministre de l'Inde. — La culture et le commerce du café et du thé dans l'Inde.....	487
Australasie : Les Anglais à Bornéo.....	489
Nominations officielles.....	489
Bibliographie.....	490
Table des matières pour l'année 1905.....	492

## CARTES

Carte du Turkestan chinois.....	466
Carte des chemins de fer de Chine.....	476

## 51<sup>e</sup> LISTE DES SOUSCRIPTEURS <sup>(1)</sup>

MM.	
Henri Cordier, profess. à l'Ecole spéciale des langues orientales vivantes . . . . .	25 »
Eiffel, ingénieur à Paris. . . . .	50 »
Ronsseray, à Paris. . . . .	12 »
Le chef du service de la cartographie étrangère. . . . .	25 »
Galpin, à Paris. . . . .	12 »
L. Fichet, commiss. de la marine . . . . .	12 »
* Ecole supérieure de commerce de Marseille. . . . .	12 »
V <sup>te</sup> d'Ollone, capit. d'infant. . . . .	25 »
Cohas, capit. d'infant. . . . .	15 »
Kleczkowski, consul général. . . . .	12 »
Chamb. de comm. franç. de Smyrne. . . . .	25 »
* Cercle des offic. de Bao-lac . . . . .	12 »
Guillain, ancien ministre. . . . .	100 »
* Lieut. de Fontaubert, de l'infant. colon. . . . .	12 »
Capit. Morel, de l'infant. colon. . . . .	12 »
G. de Vaux, ministre plénipot. . . . .	25 »
* Joseph Joubert, à Angers . . . . .	12 »
Rivière, à Paris. . . . .	12 »
* Biblioth. des offic. du 30 <sup>e</sup> d'infant. . . . .	12 »
Biblioth. de l'Ecole sup. de guerre. . . . .	12 »
A reporter. . . . .	
434 »	

(1) Les noms marqués d'un \* sont ceux des nouveaux souscripteurs. — Pour faciliter le contrôle, le Bulletin ne publiera 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.

<i>Report. . . .</i>	434 »	<i>Report. . . .</i>	1.576 »
Le résident supér. du Cambodge.	12 »	Biblioth. des offic. du 89 <sup>e</sup> d'infant.	12 »
Armand Descande, à Arcachon. . .	12 »	Cercle milit. de Poitiers. . . . .	15 »
Le gouvern. génér. de Madagascar.	25 »	Biblioth. de l'Ecole spéciale milit. .	12 »
Cercle milit. de Laghouat. . . . .	12 »	Julien Potin, industriel à Paris. .	12 »
Capit. Ch. Met, de la légion étrang.	15 »	Capit. P. Mathieu, de l'infant. col.	13 »
D <sup>r</sup> Auguste Maire, à Menton. . . . .	12 »	Réunion des officiers d'Arras. . . .	12 »
Jacques Legrelle, étudiant en droit.	25 »	J. Kergoat, à Paris. . . . .	12 »
Berthot, maire de Chailly. . . . .	12 »	Bourgeot-Pariset, à Champagne-sur-	
Cercle milit. de Constantine. . . . .	20 »	Vingeanne. . . . .	12 »
Lieut.-col. Vimont, de l'inf. colon.	20 »	Ecole coloniale à Paris. . . . .	24 »
Biblioth. des offic. du 1 <sup>er</sup> tirailleurs.	12 »	D <sup>r</sup> Brochard, à Tcheng-tao. . . . .	12 »
Cercle de garnison de Saint-Malo .	15 »	Biblioth. de l'Université d'Aix. . .	12 »
Biblioth. des offic. du 13 <sup>e</sup> colonial .	12 »	Marquis de Moustier, député. . . .	100 »
Cercle militaire de Majunga. . . . .	20 »	Eug. Etienne, ministre de la Guerre.	100 »
— de Dap-cau . . . . .	12 »	Souscriptions diverses. . . . .	90 »
Biblioth. des offic. du bataill. de			
l'A. O. F. . . . .	12 »	Total. . . . .	2.014 »
Réunion des offic. de Sidi-bel-Abbès.	12 »		
Biblioth. des offic. du 101 <sup>e</sup> d'infant.	12 »		
Lieut.-col. Burnol . . . . .	15 »		
De Ménil, chef d'escad. de caval. .	24 »		
Command. Veyriras, à Nice . . . . .	15 »		
Société de géographie de Nantes. .	12 »		
Capit. Michaut, de l'infant. colon.	12 »		
Cercle milit. de Cherchell. . . . .	12 »		
Banque de Paris et des Pays-Bas. .	300 »		
Biblioth. des offic. de Beni-Ounif. .	12 »		
Général de division Mourlan. . . .	12 »		
R. P. Tribout, des missionnaires			
d'Afrique . . . . .	12 »		
Biblioth. des offic. de Fort-Bayard.	12 »		
Louis Malibran y Santibañez, à			
Paris. . . . .	25 »		
Biblioth. de garnison de Tunis. . .	12 »		
De Trémont, capit. de cavalerie. .	12 »		
B <sup>on</sup> G. de Gunsbourg, à Paris. . . .	25 »		
Lieut.-colonel Breton. . . . .	12 »		
C <sup>te</sup> J. de Sabran-Pontevès. . . . .	50 »		
Command. Moulinier, à Bédarieux.	12 »		
Réunion des offic. de Besançon. . .	25 »		
Biblioth. des offic. du 4 <sup>e</sup> zouaves. .	12 »		
— 42 <sup>e</sup> d'infant.	15 »		
A. Hauchecorne, vice-consul. . . .	15 »		
G. Hauchecorne, — . . . . .	15 »		
Louis Rocher, Le Gasquet . . . . .	24 »		
P. Portier, lieut. de vaiss. . . . .	12 »		
Command. Mahéas, des tirailleurs			
algériens. . . . .	12 »		
Colonel Rougier. . . . .	50 »		
Command. J. Molard. . . . .	12 »		
Le proviseur du lycée de Tarbes .	15 »		
Biblioth. des offic. du 22 <sup>e</sup> colonial.	12 »		
Angénieur, capit. d'infant. . . . .	25 »		
Société d'études indo-chinoises . .	25 »		
Cercle colonial de Saïgon. . . . .	15 »		
<i>A reporter. . .</i>	1.576 »		

## LE COMITÉ

### CONFÉRENCE DE M. PAUL PELLIOT

*Sur les civilisations hindoue et chinoise anciennes  
au Turkestan chinois.*

Le Comité s'est réuni le 1<sup>er</sup> décembre sous la présidence de M. E. Senart, vice-président, pour entendre la conférence de M. Paul Pelliot sur les civilisations hindoue et chinoise anciennes au Turkestan chinois. Après quelques mots de présentation par M. Senart, M. Paul Pelliot a parlé dans les termes suivants :

Mesdames, Messieurs, c'est une règle ordinaire du Comité de l'Asie Française d'inviter à prendre la parole devant vous les voyageurs qui ont déjà parcouru les pays dont ils vous entretiennent. Comme vous l'a dit à l'instant M. le Président, je ne suis pas allé encore au Turkestan, mais je dois m'y rendre prochainement, et si j'ai accepté de vous donner aujourd'hui quelques renseignements, quelques aperçus, forcément de seconde main, c'est que ces renseignements sont principalement d'ordre historique, et que, comme tels, nos études ordinaires de philologues nous les ont depuis longtemps rendus familiers.

Le Turkestan, son nom l'indique, c'est le pays des Turcs. De nos jours, le nom de Turcs éveille principalement en nous l'idée du Bosphore, de l'État à cheval sur l'Europe et l'Asie, qui a Constantinople pour capitale. Mais il n'en a pas toujours été ainsi, et vous savez que la prise de Constantinople par les Turcs ne remonte qu'au milieu du xv<sup>e</sup> siècle. Les Turcs viennent en réalité de l'Asie centrale, et tandis qu'au point de vue linguistique la branche occidentale, celle de Constantinople, parle un turc aux formes assez usées, pénétré d'influences étrangères, qu'on appelle le turc osmanli, les Turcs, restés dans leur habitat

primitif au Turkestan ont conservé une langue d'ailleurs plus archaïque, connue sous le nom de turc oriental ou turc djagataï.

Politiquement, les Turcs du Turkestan sont soumis à deux dominations étrangères : celle de la Russie à l'Ouest et celle de la Chine à l'Est; celle de la Russie à l'Ouest avec Samarkand, Tachkent, et celle de la Chine pour la région qui va nous occuper. Notons à ce propos combien peu l'histoire pratique la politique des nationalités, puisque les Turcs sont asservis là où ils ont pour eux le nombre, c'est-à-dire au Turkestan, tandis qu'ils sont les maîtres dans la Turquie d'Europe, où leur infériorité numérique est notoire.

De ce qui est administrativement le Turkestan chinois, il faut détacher d'abord la région qu'on appelle l'Ili. L'Ili est un grand fleuve dont tout le cours inférieur appartient à la Russie; il se jette en territoire russe dans le lac Balkhach. La province chinoise de l'Ili n'est géographiquement qu'une dépendance de la province russe de Semiretché, et vous savez qu'en 1871 les Russes ont failli mettre la main sur tout le bassin de l'Ili. A ce moment, une rébellion terrible avait éclaté parmi les musulmans du Turkestan; la Chine paraissait impuissante à jamais pouvoir la réprimer; la Russie occupa pour le compte de la Chine le territoire de l'Ili. Par un hasard inattendu, un général chinois parvint à dominer la rébellion; la Chine demanda à la Russie la rétrocession de l'Ili, et après s'être fait fortement tirer l'oreille, le gouvernement russe céda.

Le territoire d'Ili mis à part, le Turkestan chinois peut être considéré comme ayant aux monts Célestes sa limite naturelle, et alors nous aurions à distinguer deux bassins qui sont limités par la chaîne du Kourouk Tagh. Le Kourouk Tagh sépare le bassin septentrional et oriental du bassin proprement dit du Tarim. Le bassin septentrional a son centre dans la cuvette qui est connue sous le nom de dépression de Louk-tchoun. A cet endroit, le sol s'abaisse au point de se trouver, en plein centre de l'Asie, à près de 50 mètres au-dessous du niveau de la mer. Le bassin du Tarim est beaucoup plus élevé. Il est formé d'une immense cuvette de sable qui est délimitée par les monts Célestes au Nord et au Nord-Ouest, par les Pamir à l'Ouest, le Karakoroum au Sud-Ouest, les monts Kouen-louen et l'Astyn Tagh vers le Sud et le Sud-Est. A l'Est, c'est le désert, sans seuils importants, jusqu'au poste le plus avancé de la Chine occidentale, Cha-tcheou. Les bords de cette cuvette de sable s'élèvent lorsqu'ils approchent des sommets que les Pamir et le Karakoroum projettent à près de 8.000 mètres. La limite septentrionale, au contraire, est moins élevée et la portion sablonneuse qui la longe, au lieu d'atteindre 1.100, 1.200 et à Khotan 1.300 mètres, n'atteint vers Baï ou Koutcha que 1.000 mètres d'altitude. Enfin, la région la plus basse se trouve dans la partie orientale, c'est au Lob Nor, à 800 mètres d'altitude. Il en résulte que les rivières sortant du Sud, de l'Ouest, du Nord, vont dévaler en convergeant vers le centre, mais comme la partie septentrionale est moins élevée, c'est dans cette partie que les cours d'eau tendront à confluer pour couler vers les plaines basses de l'Est. C'est ce qui se produit pour les rivières de Kachgar et de Yarkand qui, une fois réunies, forment le Tarim. Ces rivières continuent dans les sables, s'enlisant de plus

en plus, et risquant de se perdre à diverses reprises. Elles se perdraient effectivement si les affluents venus du Nord, des régions plus proches de la montagne, ne venaient renforcer ce fleuve expirant. D'autres rivières comme le Khotan Daria sont portées sur nos cartes comme aboutissant au Tarim. C'est vrai à certains moments, mais ce n'est pas vrai tout le temps. Au moment de la saison sèche, du début de l'hiver jusqu'au printemps, le Khotan Daria est à sec, et, à son embouchure, il est à plusieurs pieds au-dessus du niveau du Tarim. D'autres rivières enfin n'arrivent jamais à se frayer un chemin dans les sables et disparaissent de bonne heure. Ainsi nous avons, grâce aux montagnes, une double ligne d'oasis au Sud et au Nord, enserrant un désert central connu sous le nom de désert de Takla Makan. Les rivières qui sillonnent ces oasis, tant qu'elles ont de l'eau, font naître de la verdure; puis à la saison sèche l'eau manque, alors c'est la ruine. Les tempêtes de sable amoncellent des obstacles dans le lit des rivières à sec. A la fonte des neiges, les cours d'eau rencontrent ces obstacles et se creusent de nouveaux lits. Tamaris et peupliers, naguère florissants, s'étiolent et meurent, et le voyageur qui se risque à travers les sables, comme Swen Hedin, ne rencontre que des forêts mortes et des lits desséchés d'une désolation plus poignante que le désert même, car le désert du moins ne s'est jamais éveillé à la vie; il n'a pas la tristesse de ce qui a péri.

Sur les populations qui habitent cette région, ce sont les Chinois qui nous ont laissé les premières et les plus sûres informations. Les Chinois, avant notre ère, établis dans les provinces septentrionales de la Chine proprement dite, étaient en butte aux incursions constantes de populations que, dans le premier millénaire avant notre ère, ils appelèrent d'abord les Hien-yun et ensuite les Hiong-nou. Ces Hiong-nou occupaient le territoire qui est aujourd'hui peuplé de tribus mongoles, mais d'après les quelques mots de leur langue qui nous ont été conservés, il semble bien que nous ayons affaire à un rameau de la grande famille turque. Contre ces Hiong-nou, les souverains chinois qui gouvernaient tous les petits États entre lesquels la Chine était alors morcelée, construisirent un certain nombre de murailles; puis, au III<sup>e</sup> siècle avant notre ère, lorsque le grand empereur Tsin Che-houang-ti constitua vraiment l'Empire chinois en abattant la féodalité, il réunit toutes ces défenses partielles en un système continu que nous connaissons sous le nom de Grande Muraille. Cette muraille peut nous paraître un moyen de défense un peu enfantin, il semble que nous soyons là en présence d'un effort gigantesque, disproportionné aux résultats qu'on peut en attendre; cependant les événements ont montré que cette muraille est capable de défendre le pays contre des partis de cavaliers nomades. En plein XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque les Russes de la Sibirie occidentale étaient victimes des maraudages constants des Khirghizes et des Turcomans, le gouverneur de la province d'Orenbourg décida de fermer sa frontière, là où aucune défense naturelle ne la protégeait, avec un mur de 100 kilomètres de long. Il faut ajouter que les Russes, moins persévérants que les Chinois, n'ont jamais achevé le travail.

Les Chinois ne s'en tinrent pas, vis-à-vis des Hiong-

nou, à cette politique défensive et passive. Au II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, l'empereur Wou des Han, qui avait dirigé déjà un certain nombre d'expéditions contre les Hiong-nou, eut recours à la diplomatie pour se créer des alliances. Il avait appris de prisonniers hiong-nou qu'à l'Ouest de leur territoire, les Yue-tche s'étaient battus avec violence contre les chefs hiong-nou. Les Yue-tche, défaits en 165 avant notre ère, avaient dû s'enfuir jusque dans l'Ili. L'empereur chargea un certain Tchang-K'ien de se rendre en mission auprès de ces Yue-tche pour conclure avec eux une alliance contre les Hiong-nou. Tchang-K'ien partit en 138 avant notre ère avec une suite de cent personnes. Il fut arrêté par les Hiong-nou et dut se marier chez eux. Il fit semblant de s'habituer à cette nouvelle vie et eut des enfants. Mais il n'oubliait pas sa mission, et au bout de dix ans il put s'enfuir et arriver dans l'Ili. Quand il y parvint, les Yue-tche n'y étaient plus. Ils avaient été refoulés par de nouvelles hordes, celles des Wou-souen, et ils étaient venus s'abattre sur le royaume grec sogdo-bactrien que les Chinois ont connu sous le nom de Ta-hia. Les Yue-tche refoulèrent les Sogdiens dans la Bactriane, au Sud de l'Oxus, et s'établirent sur les riches territoires dont ils venaient de s'emparer. Plus tard d'ailleurs, ces Yue-tche, connus dans l'histoire sous le nom d'Indo-Scythes, fondèrent dans le Nord-Ouest de l'Inde un grand empire. On comprend que dans ces conditions les envoyés de l'empereur Wou aient échoué. Les Yue-tche n'avaient, une fois établis là, aucune espèce de désir de remonter vers le Nord. Ils n'avaient plus de haine bien vivace contre les peuples qui les avaient vaincus, d'ailleurs leurs cousins, et qui étaient plus misérables qu'eux. Eux aussi, ces Yue-tche étaient de la famille turque. Pas plus que les Turcs actuels de Constantinople, ils n'avaient emporté dans les terres fertiles où ils vivaient, le regret des pays stériles où ils avaient mené si longtemps la vie nomade. Tchang-K'ien, après un an de séjour chez ces Yue-tche, repartit. Il fut à nouveau fait prisonnier chez les Hiong-nou. Enfin le chef hiong-nou mourut, et en 126, l'ambassadeur chinois regagnait la cour de son maître. L'empereur, malgré cet échec, ne renonça pas à ses projets. Puisque c'étaient les Wou-souen qui avaient remplacé les Yue-tche dans l'Ili, il décida de renvoyer Tchang-K'ien auprès des Wou-souen. Le fidèle Tchang-K'ien reprit le chemin des pays où il avait tant souffert. Il fut bien reçu, mais le roi était vieux, et la mission dut revenir en Chine sans avoir pu conclure une réelle alliance. En somme, la tentative avait échoué. Cependant des ambassades de la nature de celle de Tchang-K'ien ne pouvaient être absolument stériles. Par l'étendue même de l'itinéraire qu'il avait suivi, Tchang-K'ien avait ouvert à la Chine un monde nouveau. Par une heureuse fortune, l'historien Seu-ma-Ts'ien, qui devait être de vingt à trente ans plus jeune que Tchang K'ien, nous a laissé le texte du rapport que l'ambassadeur chinois présenta à son maître lors de son retour. Il y décrit sommairement les régions qu'il avait parcourues, et nous y trouvons un renseignement d'un intérêt tout spécial. Tchang-K'ien remarqua sur les marchés de Bactriane des marchandises qu'il reconnut pour des produits des provinces chinoises du Yunnan et du Seu-tchouan. Il s'enquit du chemin

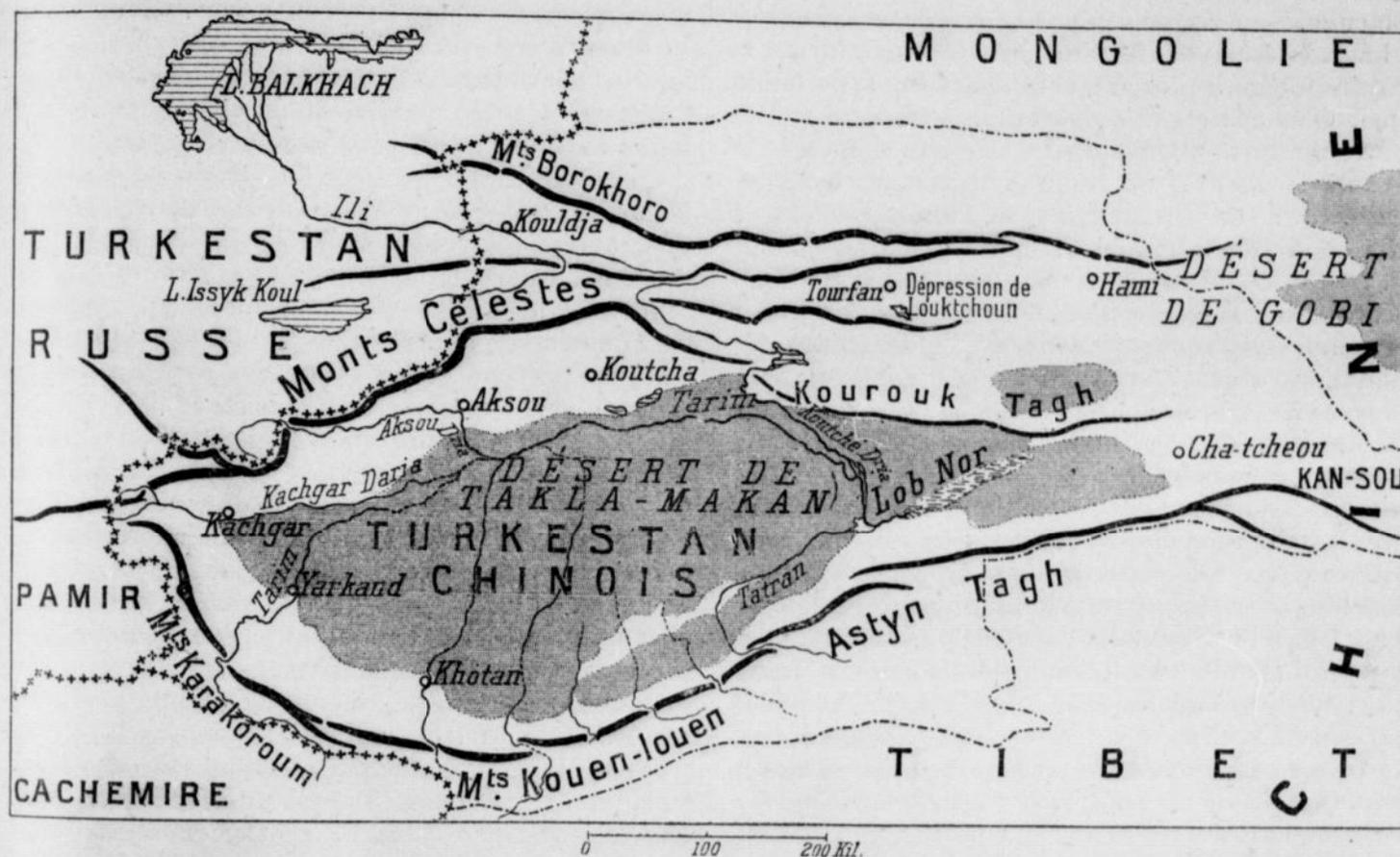
qu'avaient suivi ces objets pour arriver si loin, et on lui dit qu'ils venaient par l'intermédiaire d'un riche pays situé à l'Est et qu'on appelait le Chen-tou. Chen-tou, c'est la transcription de Sindhu, la forme indigène du nom de ce fleuve Indus dont nous avons tiré, comme les Chinois, le nom même de l'Inde. C'est là, dans ce rapport de Tchang-K'ien, que nous avons le premier exemple certain de relations entre l'Inde et la Chine.

Les missions de Tchang-K'ien eurent un autre résultat, qui fut de mettre en communication effective et constante le Turkestan et l'Empire chinois. A la suite des grandes victoires des Hiong-nou sur les Yue-tche, presque tous les petits souverains qui se disputaient les points d'eau dans ce désert s'étaient reconnus les vassaux des Hiong-nou, mais à la suite de la mission de Tchang-K'ien, ils entrèrent en relations avec la cour chinoise, et les rapports diplomatiques durèrent désormais sans interruption sérieuse. Il y eut des luttes, des guerres, dont il serait fastidieux de donner ici le détail, mais il est un élément qui bientôt domina tous les autres, et dont nous devons nous occuper maintenant si nous voulons savoir quelles influences anciennes ont pu s'exercer au Turkestan chinois : c'est la propagation du bouddhisme en Asie Centrale.

Il est à peine besoin de vous rappeler l'étrange fortune de cette religion, qui a pu se répandre sur un continent immense, mais qui n'a pas su résister là où elle était née. Le cas n'est d'ailleurs pas unique ; on pourrait citer aussi celui du christianisme. Le bouddhisme est la religion du Tibet et de la Mongolie, de Ceylan et de l'Indo-Chine, de la Chine et du Japon, mais il est mort à peu près dans l'Inde propre. Malheureusement, l'histoire du bouddhisme hors de l'Inde n'a pas encore été faite. Non pas que les documents fassent absolument défaut, mais assez imprécis dans l'Inde même, difficiles d'accès dans l'Asie centrale, ils attendent en Chine, où ils abondent, que quelqu'un veuille bien les classer et les élaborer. Sur le début, il est peu probable qu'on trouve quelque chose de bien précis. Nous voyons que, parmi ceux qui ont le plus favorisé l'expansion du bouddhisme, il faut compter les princes indo-scythes, au point que l'un d'eux est resté célèbre comme une sorte de Charlemagne de la religion de Çakyamouni, mais rien ne nous autorise à dire que ce soit eux qui aient amené le bouddhisme à se répandre au Turkestan et en Chine. Un premier texte, célèbre surtout par les interprétations très divergentes auxquelles il a prêté, montre le souverain indo-scythe en rapports avec un envoyé de la cour de Chine, en 2 avant notre ère. Cependant, rien ne montre que des missions officielles, des prédications réelles aient suivi ces premières relations. Ce n'est que plus de soixante ans après cet événement qu'on place l'introduction officielle du bouddhisme en Chine. A ce moment, l'empereur Ming des Han fit un rêve. Il vit un homme de couleur d'or, haut de seize pieds, la tête ceinte d'une auréole. Le lendemain, au récit de son rêve, ses courtisans lui dirent : « C'est le Bouddha, il est adoré dans l'Inde. » Sur quoi l'empereur envoya une mission dans l'Inde. Elle revint en 67 de notre ère, portant sur des chevaux blancs les livres saints de la doctrine nouvelle. Mais cette histoire est impossible à admettre en son point de départ : la ver-

sion même du rêve de Ning-ti suppose nécessairement une connaissance préalable du bouddhisme. On a été tenté d'admettre quelquefois que des bonzes étaient venus au III<sup>e</sup> siècle avant notre ère à la cour de Chine. Le texte sur lequel repose cette hypothèse est trop douteux pour que l'on puisse en faire état. Il est plus intéressant de constater qu'en 121 avant Jésus-Christ, pendant la guerre que l'empereur Wou soutenait contre les Hiong-nou, le général Houo-K'in-ping s'empara de l'homme d'or qu'adorait le roi des Hieoutch'ou, souverain d'une tribu turque du Kan-sou. Cet homme d'or, les commentateurs chinois ont depuis longtemps déclaré que c'était une statue du Bouddha. Il y a quelques années, l'ignorance où nous étions de toutes traces effectives d'un bouddhisme ancien au

En effet, les noms mêmes des villes paraissent bien appartenir à l'onomasique turque. On en pouvait douter il y a quelques années; maintenant il y a à cela des témoignages probants. Nous avons par exemple ce fait que la ville qui est portée sur nos cartes sous le nom de Karachar, était appelée par les Chinois, au début de notre ère, Yen-ki, évidemment a transcription chinoise d'un nom indigène. Or le pèlerin chinois Hiuan-tsang, qui, au VII<sup>e</sup> siècle, nous donne les noms sanscrits des villes du Turkestan, appelle Agni la ville antérieurement connue sous le nom de Yen-ki. Agni, en sanscrit, signifie « feu », et un sinologue anglais, M. Watters, a proposé depuis pas mal d'années de voir dans Yen-ki un mot turc *yanghi*, signifiant « feu ». Un cas unique laissait place au



Turkestan faisait naturellement naître certaines réserves au sujet de cette interprétation. Aujourd'hui, pour ma part, je serais très disposé à admettre que dès le II<sup>e</sup> siècle avant notre ère le bouddhisme était répandu chez les Turcs d'Asie centrale. Ce serait par leur intermédiaire qu'il aurait été effectivement connu des Chinois et introduit dans la Chine proprement dite. Pour savoir par où ce bouddhisme aurait pu arriver, il n'est pas besoin d'aller chercher les Indo-Scythes à l'Ouest des Pamir, il suffit de nous rappeler que nous avons une ville au Turkestan chinois en relations directes avec l'Inde, c'est une ville de Khotan. Elle nous apparaît convertie au bouddhisme dès les premiers siècles de notre ère. Or la population de Khotan présente, d'après les études des anthropologues, un mélange assez caractéristique des particularités des races aryenne et turque. D'autre part, la tradition du Cachemire veut que Khotan ait reçu à certaines époques des émigrants de l'Inde. En tout cas, il y avait dès le début de notre ère des populations turques dans le bassin même du Tarim où est situé Khotan.

doute, mais une indication récemment parue dans un livre posthume de Watters lui donne un pendant dans le nom de l'ancienne ville de Kou-mo, entre Baï et Koutcha. Hiuan-tsang appelle Koumo du nom sanscrit de Baluka qui signifie « sable », et M. Watters a supposé en conséquence que Kou-mo n'était autre chose que ce mot turc *qoum*, « sable », si répandu à juste titre dans la géographie de l'Asie Centrale. Il paraît donc bien établi que les premiers noms que nous trouvons sur les bords du Tarim, dans les siècles qui avoisinent le début de l'ère chrétienne, sont bien déjà des noms turcs, et ce sont vraisemblablement ces Turcs de Khotan et de Koutcha qui ont converti au bouddhisme leurs frères du Kan-sou et ont fait connaître indirectement en Chine la nouvelle religion.

Je viens d'invoquer le témoignage d'un pèlerin chinois; ce sont en effet les itinéraires des pèlerins bouddhistes qui nous ont fait le mieux connaître la route de Chine aux Indes.

Dès le premier siècle de son arrivée en Chine, le bouddhisme suscita des dévouements très ardents.

Les masses populaires s'éprirent d'une religion qui, sous la forme du moins où elle leur arrivait, avec ses dieux et son paradis, satisfaisait beaucoup plus son besoin d'idéal et de mysticisme que le confucianisme officiel, qui est une sorte de pur rationalisme. Parmi les trois religions connues en Chine maintenant, confucianisme, bouddhisme, taoïsme, il ne paraît pas douteux que la religion étrangère, le bouddhisme, doit son succès précisément à la sécheresse du confucianisme orthodoxe. Et si le taoïsme n'a pas pris la place que le bouddhisme a occupée, c'est qu'il n'était primitivement qu'une philosophie, et que ce n'est que lorsque l'église bouddhique se fut constituée en Chine, que la ruse de politiques avisés fit du taoïsme une religion, en s'inspirant du bouddhisme dans ses pratiques et jusque dans les moindres formules de son culte.

La masse populaire chinoise se contentait de la croyance que les prêtres étrangers lui apportaient ainsi, mais des esprits plus éclairés tenaient à aller suivre sur les lieux mêmes les diverses étapes de la carrière du maître. La route était longue et dangereuse. Le cœur des pèlerins se serrait quand à la faim, à la soif, s'ajoutaient dans les « sables mouvants » ces sifflements de la bise où la tradition reconnaissait l'appel des démons. Il fallait franchir les abîmes sur des ponts de corde, descendre des montagnes à pic en s'accrochant à des crampons enfoncés dans le roc. Les survivants, parvenus dans l'Inde, tombaient souvent dans les embûches des brigands de grands chemins. Mais aux plus terribles moments, le pèlerin, timoré comme tous ceux de sa race, résigné cependant et fort de sa foi, implorait de ses vœux ardents ce dieu de la miséricorde qui dans les siècles suivants est devenu, plus justement peut-être, une déesse. Ils sont légion, ces humbles moines, de petite instruction souvent, mais de grand cœur, qui, bravant les sables ou la mer, les froids polaires du Turkestan ou l'atmosphère étouffante de l'Inde, sont allés confesser leur croyance aux grandes stations de la vie du maître, là où il est né, là où il a atteint l'illumination, là où il a prêché, là où il est mort.

Ceux qui revenaient, le dixième peut-être de ceux qui étaient partis, écrivaient souvent d'une main pieuse le récit de leurs pèlerinages; plusieurs de ces textes nous sont parvenus. Dès la fin du IV<sup>e</sup> siècle et au début du V<sup>e</sup>, nous avons le voyage de Fa-hien; au VI<sup>e</sup> siècle, celui de Song-Yun; Hiuan-tsang voyage au VII<sup>e</sup> siècle, Wou-k'ong au VIII<sup>e</sup>. Deux routes principales conduisaient de la Chine proprement dite en Inde; toutes deux partaient de Cha-tcheou. La plus ancienne, celle que suivit Fa-hien, coupait droit à l'Ouest vers le Lob Nor; de là on gagnait la partie occidentale du Turkestan chinois, soit en suivant la ligne de villes qui se trouvait au Nord du Tarim, par Koutcha et Aksou, soit en allant du Lob Nor directement au Sud-Ouest vers Khotan. Fa-hien alla à Khotan par cette première route qui coupait le Gobi, au pied du Kourouk Tagh, à l'Ouest de Cha-tcheou. Au retour, il voulut revenir par mer, passa par Java, et comptait débarquer à Canton, mais, saisi par la tempête, il fut tout surpris de se retrouver un beau jour dans ce qui est aujourd'hui la baie allemande de Kiao-tcheou.

Song-Yun, au VI<sup>e</sup> siècle, évita la région de Cha-tcheou, alors troublée. Il vint par le Sud, par le Koukon Nor. Enfin la grande route du Nord qui allait de Cha-tcheou par Hami, Turfan et Karachar, est celle que prit au VII<sup>e</sup> siècle Hiuan-tsang, de beaucoup le plus célèbre de ces pèlerins. Hiuan-tsang voyagea seize ans dans l'Inde, et après être arrivé par cette route du Nord, il revint par Khotan et le Lob Nor. Hiuan-tsang est le dernier grand pèlerin dont nous ayons le récit de voyage par l'Asie centrale; c'est aussi celui dont le souvenir est resté le plus populaire.

Dans ces dernières années, on a cependant retrouvé les notes d'un moine qui alla en Inde un siècle plus tard, Wou-k'ong. Wou-k'ong a peut-être donné quelques éléments, et vraisemblablement son nom, à un des personnages de la légende de Hiuan-tsang. Il n'y a pas très longtemps, un archéologue anglais, M. Stein, disait que partout dans le Turkestan ses interlocuteurs paraissaient connaître le pèlerin Hiuan-tsang, sinon sous son nom, du moins sous son appellation de T'ang-seng, « le moine des T'ang ».

En réalité c'est exact, mais le T'ang-seng des interlocuteurs de M. Stein n'avait que de très vagues rapports avec le pèlerin du VII<sup>e</sup> siècle. Le nom du pèlerin avait été pris dans la tradition populaire par un romancier ingénieux qui avait donné au moine un certain nombre de compagnons tout à fait fictifs, et entre autres un certain singe très rusé du nom de Souen Wou-k'ong, dont le nom personnel Wou-k'ong me paraît bien inspiré de ce pèlerin Wou-k'ong, le dernier qui nous ait laissé des notes sur son pèlerinage. Il y a d'ailleurs une assez bonne raison pour que les noms de Hiuan-tsang et de Wou-k'ong soient restés très populaires en Chine. Tous les moines, de Fa-hien à Hiuan-tsang, avaient trouvé en Asie centrale des communautés bouddhiques florissantes, qui accueillaient volontiers le voyageur et même lui faisaient une douce violence pour le retenir plus longtemps. Mais presque immédiatement après Hiuan-tsang et Wou-k'ong, la route de l'Inde fut à peu près fermée. Au VIII<sup>e</sup> siècle, la vague musulmane couvre et noie au Turkes'an chinois l'ancien bouddhisme turc. Et désormais, comme dans l'Inde même, le bouddhisme disparaît devant l'islamisme et les sectes issues du brahmanisme. Comme, d'autre part, la Chine n'a pas une foi assez ardente pour entreprendre des croisades, c'en est fait à jamais des grands pèlerinages de la Chine vers l'Inde. Toutefois, ce bouddhisme turc a laissé quelques traces.

Dans un recueil très précieux de spécimens de la littérature populaire turque, un savant russe, M. Radlov, a noté un certain nombre de traces d'influence bouddhique. Tant qu'on méconnaissait l'existence du bouddhisme ancien chez les Turcs, on était porté à supposer que ces influences bouddhiques chez les populations turques étaient dues au voisinage des Mongols qui pratiquent le bouddhisme lamaïque. Nous avons une autre explication à proposer. Ces traces de bouddhisme, ce n'est pas quelque apport récemment venu s'ajouter à l'Islam, ce sont au contraire les restes de la religion la plus ancienne qui ait été pratiquée par les peuples du Turkestan, ce sont autant de survivances des croyances préislamiques.

Au moyen âge, les Européens ne se sont guère

doutés des grands mouvements religieux et politiques qui s'élaboraient dans la haute Asie. Nous avons cependant sur l'état de l'Asie à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle le témoignage capital du grand voyageur vénitien Marco Polo. Il passa par Kachgar dans son voyage d'aller à Pékin. Il vint à Kachgar et à Khotan, passa au Lob Nor et atteignit Cha-tcheou. C'est exactement la même route qu'au VII<sup>e</sup> siècle le pèlerin Hiuan-tsang avait suivie à son voyage de retour. Seulement, là où Hiuan-tsang avait rencontré des bouddhistes, Marco Polo trouve surtout des musulmans. Cependant des religions étrangères étaient représentées en abondance au Turkestan. On y trouvait en particulier des Nestoriens. Cette secte est arrivée en Chine de bonne heure. Vous savez qu'on a retrouvé au XVII<sup>e</sup> siècle une inscription en syriaque et en chinois, élevée à Si-ngan-fou en 781 de notre ère, et qui relate l'arrivée dans cette ville, en l'an 635, d'un prêtre nestorien. Ce premier apostolat fut assez longtemps florissant, puis on perd ses traces, mais au XIII<sup>e</sup> siècle, une dynastie étrangère, celle des Mongols, successeurs de Gengis Khan, règne en Chine, et les religions étrangères jouissent d'une très grande liberté. Il y eut alors nombre de communautés nestoriennes en Chine; Kachgar au Turkestan fut même le siège d'un évêché nestorien. Moins de cent ans après le voyage de Marco Polo, vers la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, l'Asie centrale et la Chine se referment pour près de deux siècles. Une dynastie nationale est remontée sur le trône à Nankin, puis à Pékin. Ce n'est plus qu'après la découverte du passage au Sud de l'Afrique, lorsque les voyageurs arrivent par les mers du Sud, et non plus par le Turkestan, que la route de la Chine est à nouveau ouverte. En 1552, saint François-Xavier mourait aux portes de Canton. Trente ans plus tard, le Père Mathieu Ricci lançait la propagande catholique en Chine. Le Père Ricci remarquait, dans le voyage de Marco Polo, une distinction entre un pays de Cathay et un pays de Manzi. Ces deux pays lui paraissaient répondre à la Chine. En fait, le Manzi, c'est la Chine du Sud, et au contraire le Cathay, c'est simplement la Chine du Nord. Le Père Ricci le soupçonnait. Il voulut en avoir le cœur net, et il s'entendit pour qu'une mission fût envoyée d'Occident par la route même qu'avait suivie Marco Polo. On choisit pour cette mission le frère jésuite portugais Benoît de Goes, qui était en grande faveur à la cour du grand Mogol de l'Inde, le tolérant Akbar. Le Père de Goes se mit en route en 1603. Il passa à Kachgar, Koutcha, Karachar, remonta par Tourfan et Hami, et arriva enfin épuisé, après quatre ans de voyage, à Sou-tcheou au Kan-sou, juste à temps pour voir le coreligionnaire que le Père Ricci avait envoyé de Pékin au-devant de lui. Ce beau voyage, fait au début du XII<sup>e</sup> siècle, n'a pas été renouvelé jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le Turkestan resta à peu près fermé. Ce n'est qu'après 1850 que des tentatives nouvelles furent faites. La première eut une issue malheureuse : un des frères Schlagintweit fut assassiné à Kachgar.

Mais à ce moment, le grand Etat musulman qui paraissait se constituer au Turkestan sous Yakoub-Beg, tenta d'entretenir des relations avec les puissances avoisinantes. L'Angleterre envoya à deux reprises à Yarkand une mission sous les ordres de sir Douglas Forsyth et, en 1872, le colonel d'état-major

russe Kaulbars signa un traité de commerce avec Yakoub. Les missions dès lors se sont succédé, missions principalement géographiques, missions très glorieuses, très nombreuses, et dont il serait tout à fait impossible de donner ici la liste. Qu'il me soit permis de rappeler cependant le nom de celui qui a été véritablement le pionnier du Turkestan, c'est Prjevalski. Mais ces explorations de géographes, de géologues, de botanistes, pour inappréciables qu'elles soient au point de vue géographique, offrirent longtemps ce trait commun, de rendre très peu de services à l'histoire et à l'archéologie. Il y a quinze ans seulement que dans l'extrême Nord de la Mongolie on découvrit les premiers monuments écrits de l'ancienne civilisation turque. Presque au même moment, en 1889, à la suite de l'assassinat, sur les pentes du Karakorum, du voyageur anglais Dalglish, le capitaine d'état-major Bower proposa de partir au Turkestan rechercher l'assassin. Il suivit la route ordinaire par Kachgar, Aksou, Koutcha, puis continua vers Kourla et Karachar. C'est à ce moment qu'il apprit que l'assassin avait été arrêté dans le Turkestan russe. Il revint sur ses pas, et il rapporta de Koutcha un manuscrit qui est le premier monument important de l'influence hindoue au Turkestan, qui soit parvenu à la connaissance de la science européenne. Après cela, en 1893, le voyageur français Dutreuil de Rhins, qui devait mourir assassiné au Tibet, trouvait du côté de Khotan un manuscrit qui se révéla à l'examen le plus ancien manuscrit hindou connu. Entre temps, le consul russe à Kachgar, M. Petrovski, et l'agent anglais, M. Macartney, rivalisaient de zèle pour réunir tous les manuscrits et tous les objets découverts dans les sables par les chercheurs de trésors, et les envoyaient respectivement à Pétersbourg et à Calcutta. En 1898, l'Académie des sciences de Saint-Petersbourg organisa une mission spéciale dans la région de Tourfan et en confia la direction au docteur Klementz. Le résultat de cette mission a été si heureux, la moisson si fructueuse, que bientôt après une mission allemande très importante partit sous la direction de M. Grünwedel, professeur à Berlin. M. Grünwedel et ses adjoints travaillèrent pendant plusieurs campagnes, mais le champ était assez riche pour que, même après tous ces travaux, il ne semble pas encore épuisé. Manuscrits de tous âges, peintures, sculptures, les environs de Tourfan ont fourni à l'archéologie plus qu'elle n'était en droit d'espérer. Ces matériaux sont pour la plupart encore inédits, et il faudra assez longtemps avant qu'on les ait tous élaborés. En même temps, le voyageur suédois Sven Hedin avait reconnu un certain nombre de villes mortes dans la partie méridionale du désert. Mais sa mission n'était pas spécialement archéologique, il ne s'est pas beaucoup occupé de fouilles. Le gouvernement de l'Inde chargea alors un de ses meilleurs agents, le docteur M.-A. Stein, d'une mission dans la région de Khotan. Cette mission opéra en 1900. Le docteur Stein releva des vestiges de la civilisation de l'ancien bouddhisme à Kachgar et à Khotan. Il se fit indiquer minutieusement les endroits où les chercheurs de trésors avaient l'habitude de trouver des objets anciens, et il alla lui-même relever toutes les ruines qui lui parurent importantes. Aussi bien du Nord de Khotan que de la

région Niya et d'Enderé, plus à l'Est, il rapporta des choses tout à fait importantes. Le docteur Stein avait cet avantage d'être un archéologue tout à fait expérimenté. Il avait poursuivi antérieurement, dans le Nord-Ouest de l'Inde, des travaux de premier ordre qui lui ont beaucoup servi dans sa dernière mission.

Jusqu'à présent la France s'était tenue à l'écart. Or, il s'est fondé, il y a quelques années, une association internationale pour l'exploration de l'Asie centrale. Elle a son siège à Saint-Petersbourg, mais il y a dans les grands pays d'Europe des comités nationaux, et le président du comité français, qui préside aujourd'hui notre réunion, a pris l'initiative d'une mission dans l'Asie centrale. L'Institut, le ministère de l'Instruction publique, le Muséum, les Sociétés de géographie, votre Comité, ont bien voulu s'intéresser à cette entreprise, dont on m'a fait le grand honneur de me confier la direction. Voici notre programme :

Nous comptons arriver par le Transcaspien à Kachgar, et nous rendre ensuite au Nord du Tarim. Le point sur lequel nous comptons le plus, est la région de Koutcha. Koutcha est très célèbre en Chine. Lorsque la Chine eut à lutter, au début de notre ère, contre les petits souverains du Turkestan, elle y envoya un de ses meilleurs serviteurs, Pan Tchao, en réalité un écrivain qui était devenu général, et général de tout premier ordre. Il guerroya seize ans dans tout ce bassin du Tarim et eut même à lutter contre un corps d'armée indo-scythie venu de Bactriane à travers les Pamir. Ensuite, lorsqu'il eut pacifié la région, il établit son gouvernement général à Koutcha. Au cours des siècles suivants, Koutcha apparaît comme une très grande métropole du bouddhisme, l'équivalent dans le bassin nord du Tarim, de ce qu'est Khotan pour les oasis méridionales. Le rôle que Khotan a joué dans l'histoire de la peinture chinoise, rôle d'intermédiaire entre l'art de l'Asie antérieure et de l'Inde et celui de l'Extrême-Orient, Koutcha l'a joué dans l'histoire de la musique. Ce sont des gens de Koutcha qui ont donné aux Chinois des données précises sur la gamme de sept notes, qui fut adoptée de préférence à celle de cinq notes dont on s'était servi jusqu'alors. Lorsque, au VII<sup>e</sup> siècle de notre ère, l'empereur de Chine voulut faire un présent digne de lui au souverain thaï qui gouvernait au Yunnan un Etat indépendant appelé le Nan Tchao, il lui envoya un orchestre de gens de Koutcha. C'est à Koutcha qu'était né au IV<sup>e</sup> siècle le célèbre traducteur bouddhique Kumarajiva ; c'est là, Khotan mis à part, que Hiuantchang compte le plus grand nombre de couvents dans le Turkestan chinois, une centaine de couvents, avec près de cinq mille religieux. Si les voyageurs européens n'ont pas bien exploré les environs de Koutcha, les archéologues chinois en font mention. Ils nous parlent de grottes qui sont couvertes de peintures, de sculptures, quelquefois d'inscriptions, dont nous pouvons attendre beaucoup pour la connaissance de l'ancien bouddhisme de ces régions. S'il y a espoir actuellement de jamais mettre la main sur l'une de ces importantes traductions d'ouvrages du bouddhisme, faites du sanscrit ou du chinois en turc, c'est à Koutcha que le hasard heureux a le plus de chances de se produire. De Koutcha nous irons dans la région du Lob Nor. Le Lob Nor est un lac très vagabond.

Lorsqu'un premier voyageur, Prjevalski, vint dans cette région, il y a quelque trente ans, il vit un grand Lob Nor et le situa sur sa carte. Quinze ans après, le prince Henri d'Orléans y revint avec M. Bonvalot ; la nappe d'eau s'était considérablement réduite. D'autre part, et dès le début, on contesta à Prjevalski la découverte du véritable Lob Nor. Le principal adversaire de Prjevalski fut le géographe allemand Richthofen, qui vient de mourir à Berlin. Richthofen prétendit que le Lob Nor de Prjevalsky n'était pas le véritable, et qu'il fallait chercher le véritable à 100 kilomètres plus au Nord. A ce moment la position de tous ces lacs était assez peu connue pour que l'un des meilleurs connaisseurs de la géographie de l'Asie centrale, le colonel Yule, l'éditeur classique de Marco Polo, ait pu se demander si le Lob Nor ne devait pas être rapporté à 3° à l'Ouest. Depuis on a bien exploré ces régions. Cependant, il reste encore des doutes sérieux. Les théories qui avaient été soutenues naguère par Prjevalski et Richthofen, sont encore en discussion aujourd'hui. Le voyageur Sven Hedin prétend qu'il a reconnu qu'il y avait un ancien Lob Nor très au Nord du lac actuel et que ce lac ancien est complètement desséché. Mais, d'autre part, le voyageur russe Kozlov, maintient que le véritable Lob Nor est bien celui de Prjevalski. Nous ne sommes pas encore très fixés maintenant. Pour faire un peu la part des arguments de Sven Hedin et de Kozlov, il ne faut pas oublier que Sven Hedin se donne comme un disciple de Richthofen et que Kozlov est le continuateur de Prjevalski.

Nous pensons étudier un peu cette question du Lob Nor. La région nous intéresse d'ailleurs à un autre point de vue, c'est qu'elle a été autrefois un centre de civilisation assez important. Au XIII<sup>e</sup> siècle, Marco Polo nomme dans cette région une ville de Lob qui n'existe plus, et nous ne savons pas exactement en quel site il faut la placer. Sans qu'on en voie la raison, Marco Polo ne parle d'ailleurs pas du lac. La question offrirait d'autant plus d'intérêt à élucider que Sven Hedin a reconnu l'existence, au nord de l'ancien Lob Nor, d'une ville importante où il a recueilli des documents chinois remontant au III<sup>e</sup> siècle de notre ère. Il en résulte, d'après les analyses publiées, que cette ville serait celle qu'ont connue les historiens chinois sous le nom de Leou-lan. Nous n'avons pas malheureusement le texte complet de ces documents, et la publication en sera retardée par la mort du savant qui devait les mettre en œuvre. *A priori*, il est assez difficile d'admettre que la ville qu'on nous propose de placer ici soit l'ancienne Leou-lan, car les deux villes que l'histoire chinoise a connues sous ce nom devaient être l'une beaucoup plus au nord, l'autre beaucoup plus au sud des positions indiquées par Sven Hedin ; le problème exige un nouvel examen.

Une fois que nous aurons fait du côté du Lob Nor ce que nous pourrions y faire, nous avons l'intention de continuer à travers le Gobi sur la région de Cha-tcheou. C'est le poste le plus avancé de la Chine vers l'Occident. Du côté de Cha-tcheou, nous avons également des raisons sérieuses de nous arrêter. En effet, nous voulons explorer en grand détail les grottes peintes que les Chinois signalent autour de Cha-tcheou. Les missions Klementz et Grünvedel ont relevé avec grand soin des grottes analogues qui se trouvent dans

la région du Tourfan ; nous voulons étudier celles de Koutcha ; celles de Cha-tcheou appartiennent aux mêmes influences. Ces grottes de Cha-tcheou ne sont pas d'ailleurs absolument inconnues, elles ont été visitées par plusieurs voyageurs, notamment par M. Bonin, mais l'étude détaillée n'en a pas été faite, et nous voulons réunir tous les documents qui nous permettront d'en entreprendre une étude sérieuse. Ensuite, nous voulons gagner la région de Si-ngan-fou, qui a été à diverses reprises, pendant des siècles, la capitale de la Chine. C'est là que la cour s'était réfugiée en 1900. Cette région est très riche en souvenirs historiques. De là, si le temps et les moyens nous le permettent, nous voulons aller dans le Chan-si pour chercher encore d'anciens souvenirs du Bouddhisme. Avant le VII<sup>e</sup> siècle, des dynasties encore apparentées aux Turcs étaient établies dans cette région. Elles aussi étaient bouddhistes, et elles ont creusé et orné dans la région de Ta-l'ong-fou un certain nombre de grottes, avec des sculptures importantes, qu'aucun Européen n'a encore visitées. De Ta-l'ong-fou nous pousserons sur Pékin, et si enfin le temps nous le permettait, étant donné que ce n'est pas un voyage bien long, nous descendrions jusqu'au fleuve Jaune pour aller dans la région de Long-men prendre le plus de photographies possible de la dernière série de grottes qui nous resterait à étudier. Mais la réalisation de ce projet est naturellement soumise à des conditions de temps, de santé et aussi d'argent.

Je vous demande pardon d'avoir ainsi insisté sur des considérations un peu personnelles, mais c'est mon excuse d'avoir pris la parole ce soir que le voyage que je dois entreprendre dans ces régions. Ce voyage est lointain, il durera longtemps, mais nous n'avons pas à prévoir de grandes difficultés matérielles. J'espère d'ailleurs que, quoi qu'il arrive, notre labeur ne sera pas vain. C'est seulement en Asie centrale qu'il reste peut-être à trouver des monuments importants de civilisations encore ignorées.

M. Sénart, après avoir remercié le conférencier, lui a souhaité bonne chance dans sa mission au Turkestan.

## L'ESPRIT NOUVEAU EN CHINE

Il s'est produit pendant le mois de décembre à Changhaï un certain nombre de faits qui tendent à prouver l'existence en Chine d'un esprit nouveau, dont les étrangers d'Occident n'auraient pas à se féliciter. Cet esprit, se résumant dans la formule « la Chine aux Chinois », qui n'est pas nouvelle, puisqu'elle a inspiré entre autres le mouvement des Boxeurs, mais qui peut prendre des formes nouvelles et plus dangereuses, aurait été encouragé par les victoires des Japonais sur une nation européenne. Quoi qu'il en soit, il mérite d'attirer l'attention dès qu'il commence à se manifester, car il semble devoir être singulièrement contraire, au moins pour un temps, aux grands projets d'affaires que les Européens ont

l'intention de réaliser en Chine, et en vue desquels les financiers anglais et français viennent précisément de conclure un accord.

Ces dispositions nouvelles de l'opinion chinoise n'échappent pas aux observateurs. Au moment même où allaient se produire les désordres par lesquels il s'est manifesté à Changhaï, le correspondant du *Times* dans cette ville, qui rentrait d'une longue absence, était vivement frappé par l'attitude que les Chinois commençaient à prendre, et il adressait à son journal, le 10 décembre, le télégramme suivant :

Après sept mois d'absence de Chine, je trouve de tous côtés l'évidence d'un remarquable changement dans le moral de cette nation et d'un mouvement incontestable de l'opinion indigène. Cette évidence existe d'un côté dans l'attitude des fonctionnaires et de la haute classe envers les étrangers qu'ils connaissent, et de l'autre côté dans l'agitation croissante des étudiants et de la classe marchande. Si l'on examine les causes de ce changement, il est difficile de surfaire l'effet moral causé dans ce pays par les défaites d'une grande puissance occidentale par le Japon. Il est impossible de nier que depuis l'issue de cette guerre les tactiques évasives traditionnelles de la Chine, son système d'obstruction par l'inertie, ont fait place à l'affirmation déterminée de la politique de la Chine aux Chinois et à une résistance délibérée et organisée à toute influence étrangère.

D'autres causes, contribuant à la confiance avec laquelle cet esprit se manifeste, se trouvent d'abord dans la conviction où est le gouvernement de Pékin que l'alliance anglo-japonaise garantit l'intégrité du territoire chinois, quoi qu'il puisse arriver ; dans l'action impolitique des Etats-Unis qui, manquant de reconnaître que le récent boycottage des marchandises américaines a simplement été une manifestation d'une tendance générale anti-étrangère, ont pris une attitude de conciliation que des Asiatiques sont naturellement portés à mal interpréter. Il faut encore citer l'influence que gagnent dans les provinces une grande quantité d'étudiants à demi instruits, qui reviennent de Tokyo imbus de l'idée que la Chine est capable sans délai de suivre l'exemple du Japon. Ces étudiants, proclamant de grossières idées sur les droits souverains de la Chine et recommandant l'abolition de l'exterritorialité, imposent leurs vues aux fonctionnaires ignorants et à la haute classe. Leur influence s'accroît encore grâce à la présence dans les yamens provinciaux d'un grand nombre de conseillers et d'instructeurs japonais. Enfin, le retrait de l'escadre britannique de Chine et la réduction des garnisons alliées du Nord n'ont pas été sans effet.

Parmi les résultats les plus remarquables de la situation ainsi créée, les suivants sont ceux qui méritent le plus d'attention :

1<sup>o</sup> Tout d'abord, des efforts en apparence sincères sont faits par les autorités provinciales, suivant l'exemple de Yuen-Chi-Kai, pour rendre leurs forces militaires efficaces avec l'aide d'instructeurs japonais. La presse indigène parle avec enthousiasme des moyens dont dispose la Chine à cet égard, comme l'ont montré les récentes manœuvres du Nord.

2<sup>o</sup> Il y a une volonté bien arrêtée, aussi remarquable à Pékin que dans les provinces, de n'accorder aucune nouvelle concession aux étrangers, et même d'essayer de recouvrer celles qui ont déjà été accordées. Ceci s'accompagne de propositions désordonnées en vue de construire des chemins de fer, d'ouvrir des mines sous les auspices des fonctionnaires provinciaux et de la haute classe, qui partout sont très occupés à organiser des bureaux du type

corrompu habituel à ce pays, et à dresser des plans de visionnaires pour la réalisation de pareilles entreprises sous une direction purement indigène.

3° Il faut noter la circulation, avec le consentement tacite des fonctionnaires, d'une méchante littérature anti-étrangère du type de celle grâce à laquelle le mouvement de boycottage fut organisé dans les deux Kouang.

4° Il existe une agitation persistante entretenue par la presse indigène et des réunions publiques pour maintenir les droits souverains de la Chine contre les nations étrangères. L'esprit qui anime cette campagne a récemment été montré par l'organisation d'une ligue patriotique de la jeunesse qui propose de boycotter tous les peuples qui attenteraient à ces droits.

5° La commission de revision des traités qui, à aucun moment, n'a été disposée à faciliter les relations commerciales, est maintenant nettement obstructrice, comme cela vient d'être démontré par l'allure des négociations allemandes.

Un exemple significatif des résultats de l'attitude présente des mandarins a été fourni par les scènes scandaleuses qui se sont produites ici il y a deux jours à la Cour Mixte. L'incident n'aurait qu'une importance locale s'il n'était pas la manifestation d'une politique générale qui, à moins que les puissances étrangères ne lui répondent rapidement avec une fermeté ne laissant place à aucun doute, doit avoir des résultats très graves et mettre en danger les bonnes relations futures. Il est temps qu'une action concertée soit entreprise, spécialement par les puissances commerciales, en vue de bien faire comprendre au gouvernement chinois et aux vice-rois provinciaux quelles seront les conséquences de leurs encouragements aux tendances actuelles, des mauvais effets desquelles on devrait leur faire porter individuellement la responsabilité.

Cette dépêche semble être la première reconnaissance faite par un Anglais, écrivant du moins dans un organe de quelque importance, du grave problème extrême-oriental qui se pose à la suite de la guerre russo-japonaise. Les Anglais, avec une grande énergie et un sens pratique vigoureux mais un peu court, font généralement face aux nécessités immédiates, mais celles de demain, qu'ils aggravent parfois par leur action d'aujourd'hui, leur échappent assez naturellement. Ils n'ont vu dans la victoire du Japon qu'un moyen d'affaiblir la Russie sans se demander si leur propre situation en Extrême-Orient ne commencerait pas à être menacée dès le lendemain de ces batailles auxquelles ils avaient applaudi.

Dans son numéro du 12 décembre, où il publiait la dépêche dont nous venons de donner la traduction, le *Times* continuait d'ailleurs à ridiculiser tout ce qui a été dit du « péril jaune ». Il n'a pas hésité à déclarer que la Chine était incapable, avant de longues années, de se réformer de manière à arriver au même niveau que le Japon. « Nous le croirons, écrivait l'organe anglais, lorsque nous aurons quelque preuve tangible que les Chinois possèdent les qualités d'esprit et encore plus les traits de caractère auxquels seuls on doit attribuer la révolution sans précédent à la suite de laquelle le Japon s'est élevé à la haute place qu'il occupe parmi les nations. Jusqu'à présent, bien peu de choses en Chine promettent le même résultat. On dit

que l'on a pu voir pendant les deux ou trois dernières années dans les hauts cercles officiels de Pékin des marques d'une appréciation plus exacte de la faiblesse militaire de la Chine, d'une conscience nouvelle de son ignorance et d'un désir nouveau d'apprendre. Mais il n'existe pas beaucoup de symptômes de la rénovation morale sans laquelle tous les autres changements resteraient vains. » Et le *Times*, continuant sur ce ton qui semblera assez imprudent à quiconque a été amené à réfléchir sur les très grandes qualités de la nation chinoise, se moque de cette haute classe et de ces fonctionnaires qui veulent organiser des affaires chinoises, et termine en disant que si jamais les Chinois se sont imaginé que l'alliance anglo-japonaise garantissait l'intégrité de la Chine pour permettre à ses habitants de molester les étrangers, ils se sont gravement trompés : c'est qu'ils n'ont pas lu les clauses du traité entre l'Angleterre et le Japon. « Heureusement, dit le *Times*, que le traité anglo-japonais semble prévoir très complètement cette situation. Un de ses objets, comme il est dit dans son préambule, est la préservation des intérêts communs de toutes les puissances en Chine, non seulement en assurant l'intégrité et l'indépendance de cet empire, mais y maintenant le principe des chances égales pour le commerce et l'industrie de toutes les nations. Son premier article déclare que partout où les droits et les intérêts invoqués dans le préambule seront menacés, les deux puissances contractantes entreront en communication entière et franche et considéreront en commun les mesures qui devraient être prises... Il semble désirable que le Japon et l'Angleterre s'entendent pour surveiller et discuter les développements de ce nouvel esprit en Chine et pour le maintenir dans des limites acceptables. »

De même que l'on pouvait voir dans la dépêche du correspondant du *Times* la première constatation, par un organe anglais responsable, des graves questions qui se posent à la suite de la guerre russo-japonaise en Extrême-Orient, de même cette dernière phrase du journal de la Cité, qui demande au Japon de réprimer en Chine précisément l'esprit qu'il ne peut malgré tout manquer d'y encourager, pourrait bien être le premier indice des difficultés qui s'élèveront entre la puissance occidentale et la puissance extrême-orientale qui ont renouvelé et étendu leur alliance par le traité du 12 août dernier.

\* \* \*

Voici maintenant un résumé des faits qui se sont produits à Changhaï, donnant quelque raison aux appréciations du correspondant du *Times*. Le 10 décembre, le jour même où il envoyait à son journal le télégramme que l'on peut lire plus haut, il télégraphiait que, le 8, une bagarre très symptomatique s'était produite à la Cour Mixte. L'incident avait ainsi éclaté : récemment, la Cour consulaire a donné pour instruction aux assesseurs étrangers d'envoyer tous les prisonniers du sexe féminin à la geôle municipale et pas à la prison

chinoise. Deux femmes accusées d'avoir séquestré quinze jeunes filles étaient en détention préventive en attendant de nouveaux témoignages. L'assesseur britannique de la Cour Mixte donna l'ordre à la police de les amener à la geôle municipale, tandis que le magistrat chinois donnait au contraire l'ordre de les envoyer à la prison chinoise. A la suite de ces deux ordres contradictoires, une bagarre se produisit entre les agents de la police municipale et les suivants du magistrat chinois qui disait aux agents de se souvenir qu'ils étaient des Chinois et non pas des étrangers. En fin de compte, malgré tout, ces agents purent exécuter l'ordre de l'assesseur britannique.

A la suite de cet incident des réunions publiques furent organisées par les Chinois, et on menaça de boycotter tous les étrangers, à moins que l'assesseur britannique ne fût renvoyé ainsi que les inspecteurs de la police. Dans ces réunions, on demandait que l'on reconnût aux fonctionnaires chinois le droit de contrôler la Cour Mixte. Dans un discours qu'il adressait à une députation de la Chambre de commerce indigène, le taotaï de Changhaï fit l'éloge de la bravoure du magistrat chinois qui avait affirmé les droits souverains de son pays, et remercia la députation de sa manifestation de loyalisme et de patriotisme.

Bientôt l'agitation augmenta et une grève générale éclata, le 18 décembre, à la suite d'une réunion des guildes locales. Dans la crainte de désordres, il fallut convoquer les volontaires européens et mettre à terre les compagnies de débarquement de plusieurs navires de guerre étrangers. La foule réussit cependant à mettre le feu à la station de police municipale et elle délivra les prisonniers. Au cours de l'émeute, le consul allemand reçut des pierres et le vice-consul américain fut blessé. Le correspondant du *Times* donnait les détails suivants : « Une caractéristique de ce mouvement a été que les Japonais n'ont subi aucun tort ; dans certains cas, ils ont paru fraterniser avec la foule. Il devient de plus en plus évident que le gouvernement de Tokyo doit nettement prévenir le gouvernement chinois contre la continuation du mouvement anti-étranger, et prendre des mesures pour retenir ceux de ses sujets qui peuvent donner de mauvais conseils aux Chinois. »

Les désordres ont été arrêtés, en partie, grâce à la faiblesse du corps diplomatique qui, conseillé par le gouvernement chinois, a donné l'ordre de mettre en liberté les deux femmes emprisonnées, et en partie grâce à la rapidité avec laquelle les renforts ont débarqué. La Cour Mixte, fermée d'abord par l'action des autorités chinoises, put être réouverte le 23 décembre après l'arrivée à Changhaï du vice-roi de Nankin et du gouverneur de Sou-tcheou, délégués par un Edit Impérial, et qui n'insistèrent pas sur les demandes d'abord avancées par le taotaï, dont la plus audacieuse était celle du renvoi de l'assesseur britannique. En outre, le consul japonais déclarait qu'aucun de ses nationaux n'avait encouragé l'émeute, et

que les hommes habillés à l'européenne que l'on avait vus dans les rangs des révolutionnaires étaient en réalité des étudiants chinois qui avaient abandonné la tresse et le costume national.

Il se peut en effet que cet élément ait contribué aux désordres, et il se peut aussi que ces derniers aient une cause locale et que, comme on le dit, le taotaï par ses encouragements aux éléments agités ait contribué à les déchaîner, mais il est impossible de ne pas attribuer, avec le correspondant du *Times* à Changhaï, un sens plus général à des événements aussi insolites. Jusqu'à présent, en effet, on n'avait pas encore vu de fonctionnaires chinois émettre des prétentions comme celles qui ont été émises à Changhaï dans les jours qui ont suivi la bagarre de la Cour Mixte. Le *Times* ne s'y est d'ailleurs pas trompé, et après avoir montré comment il était impossible pour les étrangers de renoncer à l'exterritorialité en permettant aux autorités chinoises, dans l'état où elles sont, de réaliser leur vœu de prendre la direction de l'administration et de la justice des concessions étrangères de Changhaï qui font des affaires dans lesquelles un capital de 5 milliards est engagé et un commerce annuel d'environ 1 milliard de francs, le journal anglais a terminé par le paragraphe suivant : « Il y a toujours d'abondants sentiments anti-étrangers qui couvent en Chine, et le renversement récent de la grande puissance européenne qui a si longtemps tenu sous ces pieds le gouvernement chinois semble avoir encouragé ces sentiments d'une manière remarquable. Nous n'avons aucune appréhension en ce qui concerne la fiction évanouie du « péril jaune ». Elle supposait, entre autres choses, que toutes les races jaunes de l'Extrême-Orient étaient suffisamment semblables pour se fondre en un tout harmonieux. Le baron Suyematsu cependant, qui doit connaître sa propre nation, dit qu'il ne voit aucune chance que la Chine et le Japon poursuivent une mission commune, car les conditions et le tempérament de ces deux peuples sont essentiellement différents. C'est là une conclusion à laquelle tous les observateurs intelligents et impartiaux de l'Occident sont arrivés il y a déjà quelque temps. Mais la nouvelle situation créée par les triomphes du Japon sur une nation occidentale peut facilement avoir fait naître des sympathies plus étroites entre quelques-uns de ses sujets et les Chinois. D'après la dépêche de notre correspondant de Changhaï, il apparaît que certains Japonais de cette ville se sont permis de se mêler à la tourbe. Le gouvernement japonais, qui est notre partenaire dans la tâche de maintenir non seulement la souveraineté de la Chine, mais encore les intérêts communs de toutes les puissances et des chances égales pour leur commerce, ne perdra pas, nous en avons confiance, l'occasion de réprimer des tendances qui pourraient très facilement avoir un effet regrettable. Il est évident que c'est individuellement que des Japonais se sont mêlés au mouvement, et nous ne croyons pas que dans leur cas on puisse voir à l'œuvre autre chose qu'un accident

Mais l'esprit chinois est si ignorant et si inflammable que le gouvernement japonais ferait bien de contrôler ses sujets au dehors. »

Par cet article du 19 décembre, le *Times* précisait l'invite qu'il avait adressée le 12 au gouvernement de Tokyo, au point presque d'en faire un avertissement. Il y a là un symptôme très intéressant à noter, aussi bien quant à l'évolution de l'Extrême-Orient que quant aux futures relations entre l'Angleterre et le Japon.

R. C.

## LE RÉGIME DES CHEMINS DE FER EN CHINE

(Suite.) (1)

Le régime juridique des chemins de fer chinois ayant été étudié dans le précédent Bulletin, le présent article a pour objet de passer successivement en revue les différentes lignes qui ont été accordées ou simplement projetées, en indiquant l'état des études et des travaux en même temps que la nationalité des Sociétés qui ont été chargées de ces entreprises ou qui en poursuivent l'obtention (2).

### IV

#### LIGNES ENTIÈREMENT CONSTRUITES ET EN EXPLOITATION

Le réseau des voies ferrées entièrement construites dans la Chine propre compte à l'heure actuelle environ 2.700 kilomètres, et à peu près autant pour l'ensemble des lignes mandchouriennes. Ce chiffre, déjà peu important par lui-même, surprend encore bien davantage quand on le compare aux 41.000 kilomètres de chemins de fer sillonnant la France pourtant si petite à côté de l'immense superficie de la Chine. Mais ce n'est là que l'embryon d'un réseau dont l'origine remonte à dix années à peine et que de nouveaux projets tendent sans cesse à développer et à ramifier au cœur du vieil Empire.

1° La ligne de *Changhai à Ou-song*, à laquelle il a déjà été fait allusion, mérite, malgré son très faible parcours, une place particulière dans une nomenclature des chemins de fer chinois. Inaugurée dès le 30 juin 1876, sa construction ne put être réalisée que grâce à un subterfuge. La maison anglaise Jardine, Matheson and Co avait en effet sollicité et obtenu du Gouvernement impérial la concession d'une route ordinaire destinée à relier Changhai au port de Ou-song (à l'embouchure du Yang-tseu-kiang). Puis, sans demander d'autre autorisation, elle établit sur ce trajet, d'environ 18 kilomètres, la première ligne de chemin de fer qui ait fonctionné en Chine. Mais

si le peuple se montra favorable au nouveau mode de locomotion, dont il usait d'ailleurs beaucoup par simple curiosité, les autorités locales au contraire furent très dépitées d'avoir « perdu la face » par suite d'une surprise. La petite ligne ne tarda pas à être rachetée, en octobre 1877, avec une très forte indemnité; les rails furent enlevés et transportés dans l'île de Formose où ils furent abandonnés. Ce n'est que beaucoup plus tard, en 1897, que, sur l'initiative du vice-roi Tchang-djé-tong de nouveaux travaux furent entrepris pour rétablir cette ligne dont une seconde inauguration eut lieu le 1<sup>er</sup> septembre 1898. Depuis cette date, elle fonctionne très régulièrement, mais son trafic est peu important.

2° *Le chemin de fer impérial du Nord*, qui compte aujourd'hui 720 kilomètres, a comme origine la petite ligne que Li-Hong-Tchang fit construire par l'ingénieur anglais, M. Kinder, en vue de faciliter l'exploitation des mines de charbon de Kaiping. Cette ligne ne tarda pas à être poussée jusqu'à Tientsin, puis l'Impératrice autorisa son prolongement sur Pékin d'une part et Chan-hai-kouan de l'autre. A peine ce nouveau tronçon était-il terminé qu'éclatait la guerre sino-japonaise. Les services rendus aux Chinois par ce chemin de fer au cours des hostilités les décidèrent à pousser plus loin encore la construction de cette ligne. Ils y étaient d'autant plus facilement portés que le Transsibérien s'avancit rapidement vers eux comme une menace et qu'ils se rendaient fort bien compte que s'ils ne prenaient pas les devants, le pays au nord-est de Pékin ne tarderait pas à être sillonné de voies ferrées construites par les Russes. Une convention fut donc passée au mois de juin 1898 entre la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et la Hongkong and Shanghai Bank aux termes de laquelle cette banque s'engageait à émettre un emprunt de 16 millions de taëls destiné au prolongement de la ligne au delà de Chan-hai-kouan. Cet emprunt devait être gagé sur les recettes ainsi que sur le matériel et la ligne elle-même. Cette dernière disposition souleva un conflit : le gouvernement russe protesta, en effet, contre l'hypothèque consentie en faveur d'un syndicat anglais en ce qui concernait la portion de la ligne située en Mandchourie, c'est-à-dire au nord de la Grande Muraille. Aussi un nouvel accord dut-il intervenir qui supprimait la clause litigieuse et augmentait en outre le montant de l'emprunt. En avril 1901, la ligne était terminée jusqu'à Inkou, le port de la ville de Nioutchouang, près de laquelle se trouve le raccordement avec la ligne russe de Mandchourie. Construit par des ingénieurs anglais, un moment mis en échec par l'influence russe, ce chemin de fer Impérial du Nord est à l'heure actuelle exploité directement par les Chinois sous la direction du vice-roi Yuan-Chi-Kai et avec le concours d'un certain nombre d'employés anglais.

3° *Chemin de fer russe de l'Est Chinois ou de Mandchourie*. — Ainsi qu'on l'a déjà vu, la Russie s'était réservée, aussitôt après la conclu-

(1) Voir le Bulletin de novembre.

(2) Les dimensions de la carte jointe à cet article nous ont obligés à la rejeter au milieu du Bulletin, aux pages 476 et 477.

sion du traité de paix de Simonoseki, une sorte de privilège sur toutes les lignes à établir au Nord de la Grande-Muraille. Elle ne tarda pas à pousser très activement l'entreprise de voies ferrées qui, concédées à la Banque Russo-Chinoise, furent construites par la Compagnie du chemin de fer de l'Est Chinois. Cette Compagnie, au capital de 5 millions de roubles, fut constituée en décembre 1896 : elle devait se charger d'établir un réseau ferré en Mandchourie et l'exploiter pendant quatre-vingts ans, le gouvernement chinois s'étant cependant réservé un droit de rachat trente-six ans après l'ouverture de la ligne. Le réseau mandchourien s'étend actuellement sur une longueur d'environ 2.650 kilomètres, soit 1.900 pour la ligne Dalny-Moukden-Khirine-Mandchouria (station de la frontière sibérienne) et 750 pour l'embranchement Kharbin-Vladivostok. Ces voies ferrées russes, dont le Japon s'est fait concéder la partie méridionale, au sud de Kouang-Tcheng-tsé, par la paix de Portsmouth, outre leur situation excentrique, ont d'ailleurs un caractère plus particulièrement politique et ce serait sortir de notre cadre que d'exposer les complications internationales auxquelles elles ont donné et donnent encore lieu. Nous nous bornons à les mentionner, ce qui est suffisant pour faire comprendre la question des chemins de fer au point de vue exclusivement chinois auquel nous cherchons à nous placer.

4° *Ligne allemande de Tsingtau à Tsinanfou.* — Le gouvernement allemand, à la suite de l'occupation de Kiao-tcheou, a concentré ses intérêts dans la province du Chan-toung. Il a très largement contribué au merveilleux essor économique de cette province, et la construction de voies ferrées n'a pas été le dernier moyen auquel il ait eu recours pour atteindre ce but. Les Allemands ont formé le projet d'établir à travers le Chan-toung tout un réseau, dans la pensée de drainer vers le port de Tsingtau le commerce de cette province et même celui du bassin du Fleuve Jaune tout entier. A cet effet, ils ont mis à l'étude des embranchements qui, prenant comme points de départ certaines stations du Grand Central et du chemin de fer proposé de Tientsin à Tchinkiang, se dirigeraient vers le port allemand, essayant ainsi de créer une concurrence à Changhaï. Il sera d'ailleurs fait mention de ces projets un peu plus loin. Mais la « Shantung-Eisenbahn Gesellschaft » a déjà entièrement construit une ligne de 400 kilomètres partant de Tsingtau pour se diriger sur Tsinanfou, la capitale du Chan-toung, en traversant complètement cette province et en passant par Kiao-tcheou et Tsing-tcheou.

5° *Ligne franco-belge de Hankéou à Pékin ou Grand-Central chinois.* — L'idée première de ce chemin de fer remonte à 1896. Les Chinois essayèrent à cette époque, mais vainement, de le construire avec leurs propres capitaux. N'ayant pu réussir, ils s'adressèrent à la Belgique, puissance dont le peu d'ambition politique leur paraissait le plus sûr garant de son désintéresse-

ment. Une convention fut conclue à cet effet en juin 1898, grâce à l'influence de Li-Hong-Tchang et à l'appui de la France et de la Russie, qui réussirent à faire échec à l'Angleterre dont les prétentions sur la vallée du Yangtseu étaient alors très marquées. En mars 1899 fut signé un contrat d'emprunt qui a été précédemment analysé au cours de cette étude et dont la France fournit à elle seule la majeure partie. Une société franco-belge fut constituée : elle prit le nom de Société d'étude de Chemins de fer en Chine. A l'origine, la ligne ne partait pas de Pékin même, mais de Lou-kou-tsiao, village situé à 20 kilomètres environ de la capitale ; c'est ce qui explique le nom de chemin de fer de Louhan qui lui fut donné. Le parcours de la ligne a une longueur totale de 1.300 kilomètres : ses stations principales sont Pao-ling-fou (capitale du Tcheli), Tchengting-fou, Tchang-to, Oueï-houï et Sin-yang. Le magnifique pont de plus de 3 kilomètres établi sur le Fleuve Jaune venant d'être terminé, l'inauguration de la ligne a pu avoir lieu le 9 novembre dernier et on peut la considérer comme un événement capital dans l'histoire du Céleste Empire.

6° *Chemin de fer de Tao-kou à Tse-tchou.* — Cette ligne d'environ 150 kilomètres de longueur a été construite par un syndicat anglais, le « Peking-Syndicate », dans le but de faciliter l'exploitation des centres miniers de la région en les mettant en communication avec les eaux navigables du Oueï-ho et de les relier au Grand-Central qu'elle traverse, avec Oueï-houï comme station commune. Elle est actuellement entièrement construite depuis Tao-kou (province du Honan) jusqu'à Ching-houa-cheng et en voie de construction jusqu'à Tse-tchou, ville de la province du Chansi. Il est même question de la prolonger jusqu'à Siang-yang, dans le Houpe. Mais, en juillet dernier, le gouvernement chinois a racheté ce chemin de fer pour la somme de 610.000 livres sterling.

7° *Chemin de fer de Canton à Samchoui.* — Cette petite ligne de quelques kilomètres seulement est la seule partie terminée du grand chemin de fer projeté de Hankéou à Canton qui avait été concédé à une Société américaine. Ce tronçon fut solennellement inauguré en novembre 1903, puis les travaux furent complètement abandonnés.

## V

## LIGNES EN CONSTRUCTION

L'ensemble des lignes en voie de construction comprend, à l'heure actuelle, plus de 1.200 kilomètres.

1° *Ligne française du Yunnan.* — Ce chemin de fer, qui a un parcours d'environ 450 kilomètres, est le prolongement de notre ligne indo-chinoise de Hanoï à la frontière du Yunnan : il part de Lao-kay pour se diriger sur Yunnan-fou, en passant par Manhao et Mongtzeu. Cette ligne a été concédée, sans garantie, au gouvernement fran-

çais, pour une durée de 80 ans, par la convention du 10 avril 1898, la Chine gardant la souveraineté de la ligne, c'est-à-dire sa police et sa protection. Une Compagnie française s'est formée en juillet 1901, au capital de 12.500.000 francs, sous le nom de Société de construction des chemins de fer indo-chinois. Plusieurs grands établissements financiers et industriels s'y sont intéressés, entre autres la Banque de l'Indo-Chine, le Comptoir national d'Escompte, la Société générale, la Société de construction des Batignolles, etc... Cette ligne traverse un pays très accidenté et un terrain des plus difficiles : les travaux ont rencontré jusqu'ici de nombreux obstacles, augmentés encore par la difficulté de se procurer la main-d'œuvre et d'assurer la subsistance des coulis employés à la construction.

2° *Lignes françaises du Chansi.* — La longueur de cette ligne est de 250 kilomètres. Elle se détache de Tchenting-fou, station importante du chemin de fer de Pékin à Hankéou, pour se diriger sur Taiyuan-fou, capitale du Chansi. Le contrat concédant cette entreprise a été signé à Changhaï le 15 octobre 1902, entre la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et la Banque russo-chinoise qui l'a rétrocédé à la Société française de construction et d'exploitation de chemins de fer en Chine. L'emprunt émis pour la construction de cette ligne est d'un montant de 40 millions de francs. La durée du contrat d'exploitation est de 30 ans. Les travaux de cette ligne qui traverse la plus riche région minière de la Chine sont très heureusement menés : plus de 50 kilomètres sont déjà construits et la Société a, devant son succès, formé le projet de demander le prolongement de sa ligne jusqu'à Si-ngan-fou dans le Chensi (environ 600 kilomètres).

3° *Ligne anglaise de Changhaï à Nankin.* — Ce chemin de fer de près de 300 kilomètres a été, après de longues négociations, concédé à la Compagnie anglaise la « British and Chinese Corporation ». Un emprunt de 3.250.000 livres sterling a été émis en juillet 1904 et les travaux de construction ont été commencés au mois d'avril dernier. Cette ligne, établie dans une province dont la population est excessivement dense, doit passer par Changhaï, Sou-tchéou, Tching-kiang et Nankin,

4° *Ligne belge de Kaifong-fou à Honan-fou.* — Les 200 kilomètres de ce chemin de fer ont été concédés à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, qui a son siège à Bruxelles. Le contrat de concession a été calqué sur celui du chemin de fer du Chansi, la Compagnie gardant l'exploitation de la ligne pendant 30 ans avec la participation habituelle de 20 0/0 aux bénéficiaires. Les travaux de cette ligne, qui constituera également un embranchement du Grand Central, ont été commencés au cours de cette année : il est question de la prolonger ultérieurement jusqu'à Si-ngan-fou.

5° et 6°. — Signalons pour terminer deux lignes

de construction chinoise : celle de *Soua-teou à Chao-tchéou*, très courte d'ailleurs, qui se trouve dans la province du Kouang-toung, et celle de *Pékin à Kalgan*. L'entreprise de cette dernière ligne avait été concédée en principe aux Russes, mais les Chinois prétendent maintenant en effectuer seuls la construction et ils en ont même inauguré récemment les travaux.

## VI

### LIGNES PROJETÉES

Le nombre des projets de chemins de fer chinois est trop considérable et certains d'entre eux sont trop fantaisistes pour qu'il soit possible de les mentionner tous. Nous n'indiquerons ici que ceux qui ont été l'objet d'études sérieuses, ou qui paraissent avoir quelque chance d'aboutir. Pour plus de clarté, nous les grouperons suivant la nationalité des différentes compagnies qui sollicitent leur construction.

#### 1° Projets français.

*Chemin de fer de la Porte de Chine (Nanquam) à Long-tchéou et Nanning-fou.* — Cette ligne destinée à prolonger notre réseau indo-chinois a même fait le 5 juin 1896 l'objet d'un contrat signé à Pékin entre le Gouvernement impérial et la Compagnie de Fives-Lille. Celle-ci se chargeait de construire à forfait la ligne en question sous le contrôle de l'Administration des chemins de fer chinois. Un deuxième contrat est intervenu en 1899, mais les choses en sont toujours restées là : ce projet n'a même pas eu un commencement de mise à exécution et la Société de Fives-Lille semble bien avoir renoncé aux avantages qu'elle avait obtenus.

Il est également question d'autres chemins de fer de construction française qui relieraient *Nanning-fou* à la ville de *Pakhoï* d'une part et à *Pesé* de l'autre.

Enfin, on a parlé, mais d'une façon plus vague encore, d'une ligne qui partirait de notre concession de Kouang-tchéou-ouan pour se diriger sur Yu-ling, puis sur Nanning-fou.

Tous ces projets français sont destinés, comme il est facile de s'en rendre compte, à développer les provinces du sud de l'Empire, voisines de notre colonie indo-chinoise, où nous avons les intérêts les plus grands et les plus immédiats. Le Gouvernement chinois nous aurait même réservé, par des déclarations de 1898, une sorte de droit de préférence en ce qui concerne la construction de voies ferrées dans cette région.

#### 2° Projets anglais.

A. *Ligne de Poukéou* (en face de Nankin) à *Sin-yang* (station du Grand Central, dans le Honan). — Ce chemin de fer, destiné à relier la ligne de Changhaï-Nankin à celle de Pékin-Hankéou, aurait une longueur d'environ 500 kilomètres.

B. *Ligne de Sou-tchéou à Ning-po* en passant

par Hang-tchéou. La « British and Chinese Corporation » recherche activement la concession de ce chemin de fer dont le besoin se fait sentir, cette région étant l'une des plus riches de l'Empire.

C. *Ligne de Kaoloung à Canton.* — La colonie de Hongkong a entamé des négociations pour obtenir la construction de cette ligne dont l'importance politique et commerciale est considérable. Elle relierait en effet la terre ferme de la colonie anglaise au grand centre de Canton, et permettrait, le chemin de fer de Hankéou à Canton une fois construit, de traverser entièrement l'Empire chinois par voie ferrée de Kaoloung jusqu'aux confins de la Sibérie en passant par la capitale.

D. *Ligne de la Birmanie au Yangtseu-kiang.* — Le projet de ce chemin de fer, qui a donné lieu à des études en 1897 et en 1900, semble désormais abandonné devant les immenses difficultés matérielles de l'entreprise. Il était destiné à servir les vues de l'Angleterre sur le bassin du Fleuve Bleu en reliant sa colonie la plus voisine à la région que la politique britannique cherchait à réserver à son influence.

### 3° Projet franco-anglais.

*Ligne du Seu-tchouan.* — Ce chemin de fer de plus de 700 kilomètres de longueur qui doit partir de Hankéou pour se diriger sur Tchengtou, la capitale de la province du Seu-tchouan fait, en ce moment, l'objet d'actives négociations entre des groupes français et anglais qui ont l'intention d'en demander la concession au gouvernement impérial quand les conditions du consortium auront été définitivement arrêtées et que le tracé de la ligne aura fait l'objet d'une étude sérieuse que nécessite la région accidentée qu'elle est appelée à traverser.

### 4° Projet anglo-allemand.

*Ligne de Tientsin à Tchinkiang* (un peu en aval de Nankin). — Ce chemin de fer de près de 1.000 kilomètres de longueur ferait concurrence au Grand-Central. Son parcours serait à peu près le même que celui du canal Impérial qu'il est destiné en quelque sorte à remplacer : les principales stations intermédiaires seraient Tsinan-fou où la ligne se relierait aux voies ferrées allemandes, Yen-tchéou et Su-tchéou. Dans le but de poursuivre l'obtention de la concession de cette ligne, un accord est intervenu en avril 1903 entre la « British and Chinese Corporation » et le « Peking Syndicate » pour centraliser les intérêts des deux Compagnies en constituant la Société dite « Chinese Central Railways ». Celle-ci à son tour s'est mise en rapport avec la « Deutsche Asiatische Bank » pour émettre en commun un emprunt de 10 millions de livres sterling et faire les démarches nécessaires auprès du gouvernement chinois. Les Anglais et les Allemands ont décidé de se partager la construction de la ligne : les Allemands seraient chargés du tronçon Tientsin à la frontière méridionale du Chantoung et auraient commencé les

travaux d'études d'après les informations du *London and China Telegraph*.

### 5° Projets allemands.

Ainsi qu'on l'a déjà vu, les chemins de fer allemands sont localisés dans le Chantoung et sont destinés à développer cette province et principalement le port de Tsingtau par des embranchements vers les autres grandes lignes chinoises.

A. *La ligne de Yen-tcheou à Kaifong-fou* mettrait les voies ferrées allemandes en rapport avec le Grand-Central.

B. *La ligne de Tetchou à Tchenting-fou* poursuit le même but en même temps qu'elle offrirait un débouché vers le Chansi.

Il est également question d'une ligne partant de *Tchefou* pour aller à *Ouei-shien*, station du chemin de fer de Tsingtau à Tsinan-fou.

### 6° Projet sino-portugais.

*Ligne de Macao à Canton.* — Ce chemin de fer serait concédé aux Portugais, en échange du droit, pour le gouvernement chinois, d'installer des douanes à Macao. Le capital nécessaire à sa construction serait moitié portugais, moitié chinois. Ce projet ne paraît d'ailleurs pas avoir de grandes chances de succès, mais il est intéressant à mentionner.

### 7° Projets purement chinois.

Les Chinois ont depuis peu de temps formé de nombreux projets de chemins de fer qu'ils déclarent vouloir construire exclusivement par eux-mêmes. Dans la foule de ces projets de date récente, ceux qui paraissent à peu près sérieusement conçus et mériter d'être mentionnés sont :

La *ligne de Canton à Kouelin*, dans la province de Kouang-si ;

Celle de *Kiou-kiang* (port à traité sur le Yang-tseu) à *Nanchang*, la capitale du Kiang-si ;

Celle qui partirait de *Chang-cho*, station du futur Hankéou-Canton pour aboutir à *Cheng-tchao*, dans le Hounan ;

Celle qui relierait *Changhaï* à *Nanchang*, en passant par Hang-tchéou.

Citons enfin deux projets de voies ferrées destinées à relier Canton à Soua-teou d'une part, à Amoy de l'autre.

Il convient de faire une place à part à la ligne *Han-kéou à Canton*. Ce chemin de fer d'environ 1.000 kilomètres avait été concédé en 1898 à la Société américaine l'« American China Development Company ». Celle-ci, après avoir mené à bonne fin la construction du tronçon de Canton à Samchoui, se trouva en présence de difficultés qui la décidèrent à accepter, au mois d'août dernier, l'offre de rachat dans des conditions fort avantageuses que lui fit le gouvernement chinois. La Société d'études franco-belge essaya alors de faire valoir un droit de préférence qu'elle prétendait lui avoir été réservé, afin d'obtenir la construction de cette ligne. Devant son échec, il fut question de constituer un syndicat franco-anglais qui pour-

suivrait l'obtention de cette concession, recherchée d'un autre côté par un nouveau groupe américain et par les Allemands. Mais toutes ces négociations se heurtèrent au mauvais vouloir des Chinois qui prétendirent se charger seuls de la construction de la ligne. L'affaire, un moment très vivement poussée, traîne donc en longueur et en est restée à cet état.

De même un embranchement destiné à relier *Pao-ting-fou* et *Tien-tsin*, qui avait été également sollicité par la Société d'études, fut brigué d'autre part par les Anglais et cette question est toujours en suspens.

## VII

Telle est à l'heure actuelle, exposée d'une façon sommaire, la situation des différentes entreprises de chemins de fer en Chine. L'ensemble en est encore, à vrai dire, assez confus ; car, bien que certaines d'entre elles déjà très importantes aient été menées à bonne fin, la plupart ne sont encore qu'à l'état de projet. Cette question des voies ferrées est surtout intéressante par les grandes espérances qu'elle fait concevoir : l'avenir dira jusqu'à quel point elles peuvent être réalisées.

Il semble bien, cependant, qu'il y ait en ce moment un temps d'arrêt, une sorte de période de recueillement qui se manifeste surtout d'une façon très sensible dans l'affaire de la ligne de Hankéou à Canton : les Chinois observent et attendent. Des tendances nouvelles se sont introduites dans la façon d'envisager et de traiter les questions industrielles. Un état d'esprit nouveau commence à apparaître ; il s'est traduit par des projets de réformes, par le boycottage des marchandises américaines, et dans la matière qui nous intéresse plus particulièrement, par un certain mouvement en vue du rachat des diverses lignes concédées. Le gouvernement chinois s'est fait rétroceder celle construite par le « Peking Syndicate », il a procédé ensuite au rachat du Hankéou-Canton et d'autres encore sont menacées du même sort. La conséquence naturelle en est que les Célestes prétendent désormais construire par eux-mêmes toutes leurs voies ferrées. Il y a eu, ces temps derniers, une extraordinaire éclosion de propositions de ce genre : chaque province désire avoir son chemin de fer, et chaque jour donne naissance à un projet nouveau. Mais c'est là une exagération qui ne peut tarder à disparaître. Les Chinois seront tôt ou tard obligés de rabattre de leurs prétentions et de faire encore appel au concours des étrangers. Ceux-ci pourront-ils le leur donner dans des conditions aussi favorables pour eux qu'auparavant ? C'est ce dont il est permis de douter. Mais les financiers et les industriels des diverses nationalités devront renoncer à la manière d'agir qui a prévalu jusqu'ici et dont les Chinois ont été les premiers à profiter. A la concurrence internationale nuisible aux intérêts étrangers devra se substituer désormais une entente plus propre à ménager à chacun des avantages équivalents. Les accords de cette nature se-

ront plus faciles aussi à faire accepter au gouvernement impérial qui ne pourra plus opposer l'un à l'autre des concurrents qui jadis se jalouaient. On le comprend d'ailleurs si bien, qu'à l'heure actuelle un groupement semblable se constitue entre des sociétés françaises et anglaises pour la construction d'un chemin de fer du Seu-tchouan.

D'un autre côté, l'ancien contrat, tel que nous l'avons exposé d'après le type de celui du Pékin-Hankéou, paraît maintenant avoir vécu. Les autorités indigènes marquent une tendance très nette à accentuer de plus en plus leur intervention directe et effective : la Chine a fait au point de vue industriel des progrès relativement considérables qui la rendent désormais opposée à une direction étrangère. Sans aller jusqu'à dire qu'une ère nouvelle commence pour les chemins de fer en Chine, il ne paraît cependant pas trop téméraire d'avancer que le gouvernement impérial n'est plus guère disposé à se montrer aussi conciliant et aussi large dans les nouveaux contrats qu'il conclura par la suite.

La situation présente n'est pas encore assez nette pour pouvoir rien affirmer : des éléments nouveaux s'agitent, le grand Empire se recueille, mais il semble permis de concevoir certaines inquiétudes en ce qui concerne l'avenir.

## LE JUTE

### La situation actuelle de cette industrie. L'intérêt de la culture du jute dans nos colonies.

Dans les premiers jours de décembre, les syndicats de l'industrie du jute et des tisseurs de jute de France se sont réunis en assemblée générale à Amiens pour délibérer sur la situation critique qui est créée à leur industrie par la hausse des jutes bruts provenant de la raréfaction de la matière première. Cette nouvelle doit intéresser au premier chef une publication comme la nôtre qui, à côté des questions administratives, financières ou purement politiques, ne doit point négliger celles qui se rapportent à la mise en valeur de nos possessions indo-chinoises.

Or, le jute est une plante d'Extrême-Orient. Il est cultivé surtout dans l'Inde anglaise, dans la province du Bengale. Comme nos fabricants se plaignent d'une hausse de prix causés par la pénurie de la matière première mise à leur disposition, il est intéressant de rechercher si, dans nos propres possessions, nous ne pourrions pas nous arranger de façon à fournir à ces industries métropolitaines ce qu'une colonie étrangère ne met plus à leur disposition. Aussi, après avoir examiné les causes de la crise actuelle et son intensité, nous demanderons-nous quelles sont les conditions de culture du jute et si, dans quel-

ques parties de notre Indo-Chine, au Tonkin par exemple, on ne trouve pas des terres susceptibles de produire ce textile.

Les filateurs de jute, réunis à Amiens, se sont plaints que les jutes bruts aient élevé leurs cours progressivement, durant les trois dernières années, d'environ 63 %. Les 100 kilos de jute brut, qui valaient en France, prix moyen du mois, 32 fr. 86, en janvier 1903, sont montés à 35 fr. 96 de mars à janvier de la même année. Ils sont retombés à 30 francs en novembre. Dans le premier semestre de 1904, les prix n'ont pas varié sensiblement, mais il en a été tout autrement durant le deuxième et surtout le dernier trimestre; en novembre dernier, le prix était de 49 fr. 50 les 100 kilos. Depuis 1890, le prix maximum, moyenne annuelle, a été de 41 fr. 82 en 1892 et le plus bas de 29 fr. 54 en 1898. Le prix moyen de 1882 avait été de 34 fr. 48, avec un maximum de 38 fr. 05 en avril et un minimum de 32 fr. 86 en décembre.

Voici, au reste, le mouvement des prix depuis trois ans par tonnes :

(Premières marques)			
	Francs		
1902.....	330	—	base
1903.....	320	baisse	2.60
1904.....	360	hausse	9.25
1905 juillet.....	510	—	52.77
» août.....	485	—	45.37
» novembre....	495	—	47.22
(Communes)			
	Francs		
1902.....	249	—	base
1903.....	274	hausse	10.12 %
1904.....	303	—	22.71
1905 juillet.....	410	—	64.55
» août.....	429	—	72.15
» novembre....	460	—	84.81

La moyenne pour 1902 des premières marques et marques communes est de 289 fr. 50; pour 1905 (cours de novembre), elle est de 472 fr. 50. La hausse est de 183 francs, soit de 63 %.

Les causes de cette hausse sont de diverses sortes. La première et la plus importante est le développement considérable de la consommation sur place. Les usines locales du Bengale commencent par s'approvisionner. Il n'y a plus pour l'exportation que ce qu'elles n'ont pu voulu prendre. Actuellement, on compte à Calcutta 36 usines fabriquant le jute et produisant une valeur annuelle de 200 millions de francs. Le nombre des métiers à tisser est de 21.318. Pour bien faire saisir l'augmentation considérable de l'industrie du tissage du jute dans l'Inde anglaise, nous reproduisons ci-dessous la progression du nombre des métiers à tisser existant à Calcutta.

Nombre des métiers à tisser existant à Calcutta.

1895.....	9.800
1896.....	11.480
1897.....	13.465
1898.....	14.278
1899.....	14.278
1900.....	15.828

1901.....	16.640
1902.....	19.597
1903.....	19.901
1904.....	21.318

Avec une progression si considérable du nombre des filateurs de jute, l'Inde absorbe maintenant elle-même environ 50 % de la production de la matière première et on compte que, d'ici à quelques années, la part de l'Inde atteindra au moins 60 % de la production qui, pour l'année 1904, a été de 7.400.000 balles de 181 kg. 400 chacune. La surface ensemencée était de 2.850.000 acres.

Une autre cause de hausse est que la production du jute demeure aux Indes à peu près stationnaire. Et ce sont là les vraies raisons de la situation actuelle, car il n'y a en cette matière, à la différence de ce qui se passe pour le coton, aucune influence de la spéculation.

Devant les hauts prix de la matière première, les filateurs, — et plus encore peut-être nos tisseurs de jute métropolitains, — se trouvent dans une situation difficile. En 1903, d'après le rapport sur la situation de l'industrie textile en France, rapport fait à la commission permanente des valeurs de douane par MM. Grandgeorge et Guérin (1), la production, tant en fil qu'en toile et en sacs, était trop importante : l'industrie du jute marchait d'un pas plus rapide que la consommation; la concurrence était alors très âpre et se traduisait par des baisses de prix désastreuses. Le même rapport pour l'année 1904 dit que le phénomène inverse à celui signalé en 1903 s'est manifesté. La consommation a rapidement absorbé les stocks; la marchandise est devenue rare; la filature, très engagée, a peine à suffire aux demandes; les fabricants se plaignent de ne pouvoir réaliser sur leurs toiles et sur leurs sacs toute la hausse qu'ils doivent payer sur les fils qui, eux-mêmes aussi, n'ont pu suivre d'une manière suffisante la hausse de la matière première.

Au congrès d'Amiens, une série de mesures ont été proposées. Parmi elles, on peut citer d'abord l'arrêt partiel des usines, jusqu'à ce que l'équilibre soit établi entre les prix de vente et les prix de revient et ensuite l'essor à donner dans les colonies à la culture de ce textile, si nécessaire à l'industrie nationale.

L'importance du jute dans l'industrie textile en France ressort avec évidence des documents de la douane.

D'après le tableau du commerce et de la navigation pour l'année 1900, publié par la Direction des Douanes, les importations de jute brut avaient atteint, en cette année, 72.945.147 kilos, ce qui représente une valeur de plus de 29 millions de francs. Sur ce total, 52.756.000 kilos provenaient d'Angleterre, qui reçoit elle-même plus de 40 0/0 des exportations de jute de l'Inde, alors que, par exemple, en 1903, nous n'en avons reçu, nous, que 12,05 0/0. Le reste nous venait d'Allemagne, de

(1) Imprimerie nationale.

Belgique, d'Italie, et 19.748.283 kilos provenaient des Indes anglaises. Notre colonie d'Indo-Chine ne figurait dans ces importations que pour 1.606 kilos, alors que les importations totales de jute en France (commerce spécial) étaient de 72.945.000 kilos en 1900; ces importations atteignaient 91.006.000 kilos en 1901; 118.911.000 kilos en 1902; 71.402.000 kilos en 1903 et 87.062.000 kilos en 1904. En 1905, pendant les neuf premiers mois, l'importation a atteint 58.941.000 kilos, soit 1.290.000 kilos de moins que pendant la même période de 1904. Nous importons, à côté de ce jute brut en brins, teillé, tordu, du jute mélangé et des tissus et sacs de jute, des tapis de jute que nous achetons surtout à l'Angleterre, à l'Autriche-Hongrie et de grosses tresses et semelles en fil de jute. Mais ces importations sont quasi insignifiantes, à côté de celles du jute brut, dont nous avons donné les chiffres. Ces importations sont faites en vue d'alimenter les usines qui se sont établies en Picardie, pays dont la température très humide est très propre à la manipulation du jute. Aussi, si nous importons très peu de tissus de jute, 177.300 kilos en 1904, nous en avons exporté pour 1.305.700 kilos; de même nous n'avons importé en 1904 que 52.600 kilos de sacs neufs, alors que nous en avons exporté 4.521.000 kilos, de même l'importation des sacs de jute usagés n'a été que de 416.300 kilos, alors que l'exportation a atteint le chiffre considérable de 5.090.000 kilos. L'industrie du jute n'occupe pas, en France, moins de 50.000 ouvriers, et cela presque exclusivement dans la région picarde. Il n'est pas d'ailleurs que la France métropolitaine qui ait besoin de jute. L'Indo-Chine en importe de grandes quantités, sous forme de sacs. Le sac pèse un peu moins de 1 kilo. Or, en 1901, il est entré en Indo-Chine 9.061.000 kilos de sacs en jute et, en 1902, 9.133.900 kilos. La presque totalité de ces importations est faite pour la Cochinchine, qui est une grande consommatrice de jute, parce que c'est dans des sacs en jute qu'elle exporte ses riz, ses poivres et son coprah.

Ce textile, dont les chiffres que nous venons de rapporter, montrent la grande importance, peut être appelé un textile moderne. Il est loin d'avoir l'antique origine de la laine ou du lin. Un Homère ou un Virgile ne l'ont point chanté et il n'a guère connu, comme littérature, que sa mention dans des livres de pure science ou dans des documents statistiques. Le jute mérite tout à fait la qualification de textile moderne. Il y a moins de cent ans on pouvait encore douter du développement que prendrait son emploi. C'est en 1792 que le Dr Roxburg, envoyé en Asie par la Compagnie anglaise des Indes orientales, étudia le premier ce textile. Sur la foi de ses études, la Compagnie des Indes orientales s'employa à faire connaître le jute en Europe; mais elle y réussit si peu que, après quelques années d'efforts, elle renonça à son entreprise. Pendant trois ou quatre ans, de 1800 à 1803, il ne fut fait aucune expédition de jute des Indes en Europe. Il fallut qu'un second savant, le Dr Buchanan,

étudiant les textiles, reconnût les qualités du jute pour que les envois de cette matière première en Europe reprissent, avec des fortunes diverses, mais d'une façon généralement progressive.

Le jute fut employé par quelques filatures européennes et l'Inde anglaise put bientôt le compter au rang des produits dont l'exportation est l'un des facteurs les plus appréciables de son commerce extérieur. Aujourd'hui même, en raison du développement du nombre des filatures de jute aux Indes, Calcutta domine le marché de cette matière première et est maître des cours, alors qu'autrefois ce rôle était joué par l'Europe.

Le jute est produit par le *Corchorus olitorius* ou le *Corchorus capsularis*. Ce sont, l'une et l'autre, des plantes annuelles. La première est herbacée et suffrutescente; suivant les régions, elle atteint de 1 à 4 mètres de hauteur. Sa tige est droite, ramifiée seulement dans sa partie supérieure. Les fruits des deux espèces diffèrent de forme. Leurs feuilles ne sont pas non plus identiques; mais nous n'avons pas à nous arrêter à ces détails. Disons seulement que la filasse que les deux espèces donnent est appelée « chanvre du Bengale », gunny fibre en Angleterre. Au Bengale, où la culture de ces plantes se fait en grand, on emploie indifféremment l'une et l'autre dans les districts inférieurs; mais dans le Centre et l'Est, on préfère le *Corchorus capsularis*, tandis que c'est le *Corchorus olitorius* qui prédomine aux environs de Calcutta.

Les conditions de végétation sont, du reste, identiques pour les deux espèces, nous apprend M. Henri Jumelle, dans son *Traité des plantes industrielles* (1). Toutes deux aiment les climats chauds et humides; presque tous les terrains leur conviennent, pourvu qu'ils soient frais; mais les meilleurs sont ceux qui sont argilo-sableux, avec des dépôts marneux et d'alluvions. Les plus belles qualités de fibres sont obtenues sur des terrains un peu surélevés, dans le voisinage immédiats des sols où sont cultivés successivement le riz, les légumineuses et le tabac; sur les bancs de vase et d'alluvions, sur les îles formées par les cours d'eau, sur les bords des rivières, la plante croît avec exubérance, mais le produit est plus grossier.

Le sol où l'on veut cultiver le *Corchorus* doit être bien préparé et bien ameubli; puis on sème en avril et mai, ou en juillet et août. La culture du corchorus peut et doit même alterner avec celle de la canne, de l'indigotier, voire du cotonnier ou du riz. On peut aussi en planter parmi les poivriers, ce qui diminue les frais de façon. La végétation est très rapide. On peut couper les plantes 80 ou 90 jours après les semis, quand les fleurs commencent à apparaître. Une fois la tige coupée à quelques centimètres au-dessus du sol, on la laisse se faner sur place; puis, quand les feuilles sont tombées, on la ramasse et on la réunit avec des tiges de même grandeur. Cette dernière précaution est indispensable, car, dans

(1) Chez J.-B. Baillièrè, éditeur, rue Hautefeuille, 19, Paris.

l'opération du rouissage, à laquelle on soumet ces plantes, les tiges grêles seraient rouies avant les plus fortes et cela aurait des inconvénients.

L'opération du rouissage est bien connue de ceux qui, en France, ont vécu dans des régions où l'on cultive le chanvre. Elle consiste à faire séjourner le textile plus ou moins longtemps dans une eau dormante. Le rouissage est terminé quand l'écorce se détache aisément. On enlève cette écorce à la main ; puis, en fouettant sur l'eau les tiges réunies en petites bottes, on finit par les débarrasser de tous les tissus étrangers. La filasse tordue est ensuite exposée au soleil où elle sèche. D'après certaines évaluations, on récolte dans l'Inde en moyenne 1.420 kilos de fibre à l'hectare ; mais il arrive parfois que ce chiffre est doublé comme il est parfois réduit de moitié.

Ces explications montrent à première vue que la culture du jute doit pouvoir convenir au Tonkin, et en effet, dans une série d'études publiées en janvier et février 1904 par le *Bulletin économique de l'Indo-Chine*, un ancien élève de Grignon, sous-inspecteur de l'agriculture, M. Martin de Flacourt, a écrit que beaucoup de points du Delta tonkinois et presque toutes les vallées des rivières de cette colonie remplissent les conditions désirables et sont, de ce fait, éminemment propres à la culture du jute.

Dans une note que la Direction de l'agriculture de l'Indo-Chine, — qui publie le *Bulletin*, — a mise en tête de cette étude, on lit que l'extension culturale de ce textile en Indo-Chine serait des plus utiles au développement de la colonie.

On se trouve donc en présence aujourd'hui d'une possibilité de cultiver le jute en Indo-Chine et du désir exprimé à la fois par les industriels français et par la direction de l'agriculture du Tonkin de voir profiter de cette possibilité.

Or, jusqu'ici, on ne peut pas dire que le jute soit un facteur de la richesse du Tonkin. Fin 1903, on rencontrait dans cette colonie le jute cultivé : 1° par les indigènes pour leur propre compte dans les deux huyen de Tien-lu et de Hung-nhan ; 2° par des Chinois, sur les concessions de Dia, Phu-doan, Lai-xa, pour le compte d'une grande maison de tissage française ; 3° sur divers autres points du Delta par des indigènes, à titre d'essai, pour le compte de la même maison.

Il faut savoir que les besoins de la consommation mondiale du jute vont grandissant d'année en d'année. C'est surtout pour la fabrication des sacs que le jute est employé. En Orient, les sacs de jute servent au transport du riz ; en France, à celui des engrais, des ciments, des scories, farines, grains, etc.

Étant donné l'importance qu'a le jute dans la vie économique de l'Inde, puisque la valeur des exportations de ce textile sous toutes ses formes, jute brut, toile de jute, sacs, fil, corde, etc., a atteint pour l'année 1902-1903 plus de 342 millions de francs ; étant donné aussi la crise actuelle qui accuse si nettement la dépendance dans laquelle nous nous trouvons à l'égard de l'Inde et montre

que notre production indo-chinoise pourrait trouver des débouchés en France, il est à souhaiter que l'on fasse un effort décisif pour faire du jute l'une des cultures productrices de notre grande colonie d'Extrême-Orient (1).

EDOUARD PAYEN.

## ASIE FRANÇAISE

**L'éducation des indigènes.** — Dans le discours qu'il a naguère prononcé au Conseil colonial de la Cochinchine et où il a parlé avec tant de netteté de l'organisation judiciaire dans cette colonie (voir le numéro du *Bulletin* d'octobre), M. Rodier a abordé aussi celle de l'enseignement des indigènes. Voici comment le lieutenant-gouverneur s'est exprimé à ce sujet :

Depuis de nombreuses années, la Cochinchine consacre, sur le budget local, un peu plus d'un million de francs par an à son service de l'Instruction publique. A ce chiffre d'un million il convient d'ajouter 450.000 francs, qui représentent les dépenses des budgets des provinces, des villes et des communes rurales pour les écoles provinciales, municipales et cantonales. Ces sacrifices honorent la colonie.

Plus de 16.000 élèves, filles et garçons, fréquentent actuellement nos écoles laïques.

L'effort de la colonie, pour l'enseignement, est éminemment louable. En apparence, le résultat répond à l'effort. Cependant, des esprits réfléchis seront tentés de faire des réserves. Le vagabondage et la criminalité augmentant d'une manière inquiétante, il est permis de se demander si nos méthodes éducatrices conviennent bien à la mentalité des indigènes. Si le progrès a pour but de rendre l'homme plus moral et plus heureux, il faut reconnaître, loyalement, que ce pays ne semble pas en progrès, au moins sur ce point.

Les Annamites ont toujours considéré que l'éducation morale devait marcher de pair avec l'instruction proprement dite. L'instituteur, « père et mère de ses élèves », doit donner à ceux-ci, non seulement la science, mais aussi et surtout les préceptes de la morale individuelle, familiale et sociale. Ces préceptes, donnés à l'enfant, dirigeront plus tard la conduite de l'homme. Telle est la conception de la race. Il y aurait, de notre part, une grande imprudence à ne pas nous conformer. Il est de notre intérêt bien entendu de ne point laisser nos élèves sans direction morale, sans leur donner des principes conformes à leur mentalité et capables d'accompagner l'enfant à travers toutes les circonstances de son existence de citoyen et de père de famille.

Malheureusement, nos manuels d'écoles primaires ne permettent guère d'atteindre ce but. La mentalité de ceux qui les ont composés est trop éloignée, trop différente, de la mentalité des indigènes.

Il faut à l'enfant annamite les textes séculaires dont l'esprit de ses pères était imprégné. Ce sont, d'ailleurs, d'admirables bréviaires de morale pratique. Là, il se reconnaît, les mots ont pour lui un sens profond qu'il pénètre, il en reçoit une forte impression. Ces textes,

(1) On croit que le jute pourrait être cultivé en quelques points de Madagascar et à la côte occidentale d'Afrique.



patrimoine de sa race, constituaient jadis une puissante école de morale.

Dans nos livres, il voit dépeint un état d'âme qui n'est pas le sien, des mœurs et une société qui ne sont pas celles des gens de sa race et de son pays. Ceux qui lui expliquent le texte ne seront pas pour lui les vieux maîtres, qui tiennent la place du père et de la mère et peuvent parler au nom des générations disparues. Enfin, dans ce pays où la commune joue le rôle social que vous savez, qui lui apprendra les devoirs envers le village, envers les notables et les autorités indigènes.

Pour ces raisons, il est profondément regrettable que l'enseignement des caractères chinois soit de plus en plus délaissé. Il devrait former la base de l'éducation en Cochinchine. On le compléterait par l'étude, obligatoire dans nos écoles, de la langue française et par un enseignement professionnel, approprié aux besoins du pays.

Depuis l'origine de l'occupation, la langue française est enseignée dans nos écoles; quant à l'enseignement professionnel, il n'a été organisé que tout récemment. On disait: l'Annamite n'a pas de goût pour les travaux manuels, il ne recherche que les emplois administratifs. Si cela est vrai, dans une certaine mesure, pour Saïgon, ça l'est beaucoup moins pour les provinces. L'expérience l'a prouvé. Depuis le commencement de l'année 1903, en effet, quatre écoles professionnelles ont été ouvertes à Saïgon, à Bienhoa, à Thudaumot et à Gocong. Elles ont, toutes, parfaitement réussi; certains locaux sont même devenus insuffisants. Ils vont être agrandis. Deux écoles sur quatre couvrent déjà leurs frais par la vente des travaux des élèves. Une cinquième école va être créée à Sadec pour la bijouterie, et peut-être une sixième le sera à Hatien, pour le travail de l'écaillage. Actuellement, plus de 350 apprentis fréquentent les écoles existantes, où ils reçoivent l'instruction professionnelle dans des ateliers à bois et à fer, de fonderie de cuivre, de sculpture sur bois, de vannerie, de broderie, d'incrustation, etc..., chacune des écoles ayant, d'ailleurs, sa spécialité. On peut prédire, d'ores et déjà, que les travaux de nos écoles professionnelles seront, l'année prochaine, très remarquées à l'Exposition internationale de Marseille.

Au moment où M. Beau, président l'ouverture de la session du Conseil supérieur de l'Indo-Chine, à Saïgon, a précisé les mesures qu'il avait élaborées de concert avec le ministre des Colonies, mesures sur lesquelles nous reviendrons quand nous aurons le discours du gouverneur général, il était intéressant de signaler les idées de M. Rodier. On voit qu'il s'en dégage surtout ceci qu'on devrait revenir en arrière, abandonner les idées d'assimilation en ce qui concerne l'éducation des indigènes.

**A la cour criminelle de Hanoï.** — Le *Journal officiel* métropolitain a publié récemment un décret excellent. Pour appliquer le principe de la politique d'association qu'il entend suivre en Indo-Chine, le ministre des Colonies a décidé que la cour criminelle de Hanoï fonctionnerait désormais comme celle de Cochinchine; c'est-à-dire qu'au lieu de se composer toujours comme naguère de trois magistrats et de quatre assesseurs français quelle que soit la nationalité des accusés, elle sera composée de trois magistrats français et de deux assesseurs indigènes quand

elle aura à juger des accusés annamites, asiatiques ou assimilés.

Cette réforme mérite d'être signalée, mais il faudrait encore réformer plus profondément encore dans le sens de la participation des indigènes, le système judiciaire indo-chinois.

**Mandarins annamites en France.** — On sait que dans les projets d'éducation indigène élaborés par M. Beau figure celui de faire venir chaque année en France des mandarins qui s'initieront à notre civilisation. Voici l'arrêté qui établit cette organisation :

Il est créé à Paris : une mission permanente indo-chinoise, placée sous la direction d'un haut fonctionnaire de la colonie en activité ou en retraite, et ayant pour but d'initier un certain nombre d'indigènes à la connaissance de la langue et de la civilisation française.

Le directeur et les membres de la mission ont été désignés par le gouverneur général.

Ceux-ci sont choisis parmi les mandarins, les fonctionnaires indigènes et les lettrés âgés de moins de 35 ans et, autant que possible, ayant déjà des notions de la langue française.

La durée de leur mission est d'une année, voyage compris.

Le nombre des membres de la mission est fixé chaque année par le gouverneur général, au moment de la préparation des budgets locaux.

Toutes les dépenses de la mission (solde du directeur, frais de voyage, location d'immeubles, rétribution personnelle des membres indigènes, etc.) seront réparties entre ces budgets, au prorata du nombre des membres indigènes de chaque pays qui en font partie.

Les mesures de détail relatives au fonctionnement administratif de la mission et au programme des études seront réglées par un arrêté ultérieur.

**La direction des douanes et régies en Indo-Chine.** — On sait que M. Morel, gouverneur de première classe des colonies, ancien résident supérieur en Indo-Chine, a été nommé, par un décret du 20 août 1905, directeur général des Douanes et Régies. A l'occasion de la prise de possession de ses fonctions par ce haut fonctionnaire, M. Broni, gouverneur général par intérim, a adressé aux chefs des administrations locales de l'Indo-Chine la circulaire suivante qui montre ce qu'on attend du nouveau fonctionnaire :

Hanoï, le 16 octobre 1905.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. Morel, gouverneur de première classe des colonies, ancien résident supérieur en Indo-Chine, a pris, à la date de ce jour, les fonctions de Directeur général des Douanes et Régies auxquelles il a été nommé par décret du 20 août dernier.

En confiant, sur la demande de M. le gouverneur général Beau, la direction de cette importante administration à un haut fonctionnaire des services civils, ayant une profonde expérience des affaires indigènes, le ministre des Colonies a voulu affirmer son désir de voir réaliser le plus tôt possible toutes les réformes susceptibles d'adapter le régime fiscal de l'Indo-Chine aux mœurs des habitants et aux principes fondamentaux de l'organisation sociale des diverses races du pays. Mais, avant toute décision définitive à ce sujet, il est nécessaire de procéder à une

enquête complète sur le fonctionnement actuel des régies et sur les moyens pratiques de l'améliorer.

Ce haut fonctionnaire qui aura à concilier des intérêts quelquefois divergents, se trouverait, dès le début, en présence de difficultés insurmontables, s'il n'était assuré de trouver, auprès des autorités locales, tout le concours qui lui est indispensable. Il ne suffit point, en effet, de constater que tel ou tel impôt est notoirement impopulaire, pour en prononcer la condamnation et affirmer qu'il doit disparaître.

Le budget général de l'Indo-Chine, qui supporte la charge, plus lourde d'année en année, de l'amortissement des emprunts et des grands travaux publics en cours d'exécution, est alimenté, pour une forte part, par le produit des régies. Leur rendement ne saurait être diminué, sans risquer d'accabler le gouvernement général à l'obligation de renoncer à la grande entreprise de colonisation que la France poursuit en Extrême-Orient, depuis tantôt un demi-siècle, et qui a déjà donné de si remarquables résultats. Il apparaît donc que ce qui convient, dans les conjonctures actuelles, c'est de remédier aux inconvénients que l'expérience a spécialement mis en relief, apportant les modifications reconnues nécessaires, soit à l'assiette, soit aux règles ou aux procédés de perception de certaines taxes, qui semblent aux indigènes plus particulièrement lourdes et difficiles à supporter.

D'autre part, bien que les rapports entre les administrateurs et les agents des douanes et régies soient aujourd'hui bien meilleurs que par le passé, la collaboration des uns et des autres n'est point encore assez étroite, je dirai assez cordiale, pour produire tout l'effet souhaitable.

Les agents de la régie rendent compte, ainsi que la population, que de nombreux chefs de province, d'ailleurs de parfaite bonne foi, voient avec indifférence, sinon avec regret, le développement du régime fiscal et ne le favorisent que lorsque leur intervention est, en quelque sorte, imposée par les circonstances. Cette constatation suffit à elle seule pour entraver l'action de la régie et frapper parfois ses efforts de stérilité.

Il faut, absolument, que cet antagonisme latent prenne fin ; et je compte fermement que vous aiderez de tout votre pouvoir M. Morel dans l'accomplissement de la difficile mission qu'il a courageusement assumée.

Ainsi que me l'a télégraphié M. Beau en me faisant part du bon accueil fait par le département à sa proposition de confier cette mission à un haut fonctionnaire des services civils, il n'est pas de tâche plus belle et dont l'objet réponde mieux à ses vives préoccupations, à celles du ministre.

Signé : BRONI.

La tâche entreprise par M. Morel est lourde : il reste bien difficile d'adapter les régies aux mœurs indigènes.

**Le commerce de l'Indo-Chine en 1904.** — Le *Bulletin économique de l'Indo-Chine* du mois de septembre 1905, le dernier qui soit actuellement parvenu en France, contient quelques indications sur le commerce général de l'Indo-Chine en 1904, comparé à celui de 1903. Déduction faite du numéraire, le commerce général de l'Indo-Chine s'est élevé, en 1904, à la somme de 517.243.000 francs. Ce chiffre représente, en chiffres ronds, à peu près 14 millions d'excédent sur celui de 1903.

Si on considère les principaux facteurs de ce total général, on constate que cette augmentation est due entièrement à une plus-value des expor-

tations, qui ont passé de 120.448.000 francs en 1903 à 156.409.000 francs en 1904. Cette plus-value de plus de 36 millions de francs a été malheureusement ébréchée par les diminutions qui se sont fait sentir aux rubriques importations et cabotage. Les importations ont fléchi de 204.253.000 à 184.995.000 francs et le cabotage de 154.883.000 à 150.308.000 francs. Le transit a présenté une petite plus-value de 1.400.000 francs environ. La plus-value très notable constatée au chapitre des exportations est un indice plutôt favorable pour l'Indo-Chine. Il est bon qu'un pays exporte au dehors de grandes quantités de marchandises. C'est pour lui un moyen d'enrichissement assuré.

Si nous entrons dans le détail des exportations, nous voyons que c'est surtout dans ses relations avec la métropole que l'Indo-Chine a développé son commerce extérieur. Les importations vers la France ont presque doublé, ayant passé de 19.449.000 francs en 1903 à 38.257.000 francs en 1904. Les colonies françaises ont aussi très sensiblement augmenté leurs achats en Indo-Chine. Ceux-ci ont passé de 508.000 à 2.660.000 francs.

Le gros chiffre des exportations indo-chinoises est toujours celui qui traduit les expéditions de l'Indo-Chine vers Hong-kong. La valeur des exportations vers ce grand entrepôt, qui est, on le sait, le premier port du monde, était, en 1903, de 53.409.000 francs. Elles ont été, en 1904, de 57.823.000 francs. De Hong-kong sont d'ailleurs parties en 1904 beaucoup plus de marchandises pour l'Indo-Chine qu'autrefois. Il semble y avoir eu, — et là, nous ne nous occupons plus maintenant que des importations indo-chinoises, — un chassé-croisé entre Singapour et Hong-kong ; alors que les importations indo-chinoises à Hong-kong s'élevaient de 10.702.000 francs en 1903 à 51.714.000 en 1904, les importations à Singapour tombaient de 59.846.000 à 13.161.000 francs. Les importations de France ont fléchi de 111 millions à 93 millions de francs. Si les exportations continuent leur marche progressive de l'an dernier, il est vraisemblable que la France verra de nouveau les importations qu'elle fait dans sa colonie prendre un certain essor.

Il faut cependant noter que les importations de France en Indo-Chine ont été influencées durant toutes ces dernières années par les grands travaux publics qu'on a exécutés dans toutes les parties de cette colonie d'Extrême-Orient et que, avec le ralentissement qui peut se produire dans ces entreprises, les entrées diminueront. Déjà en 1904, on n'a introduit que 261 tonnes de voitures de voies ferrées contre 893 en 1903 et 83 tonnes de caisses de voitures ou de wagons contre 851 en 1903. La grande loi économique que les produits s'échangent contre des produits a été troublée dans son jeu, durant les dernières années, car c'était sur des fonds d'emprunt qu'on achetait tout ce qui arrivait dans les ports indo-chinois pour servir à l'outillage économique du pays.

Voici le document statistique que nous commentons ci-dessus :

## 1° IMPORTATIONS (VALEURS) :

	1904	1903
De France.....	93.657.214	111.140.305
Des colonies françaises.....	3.328.122	3.160.881
Des autres pays d'Europe.....	5.066.077	6.429.626
Des pays d'Extrême-Orient		
{ Chine, Japon.....	14.176.382	24.880.622
{ Birmanie, Siam.....	8.297.457	4.389.313
Des entrepôts de.....		
{ Hong-kong.....	51.714.527	10.702.989
{ Singapour.....	13.161.706	59.846.470
Des autres pays d'Asie, d'Afrique, d'Amérique et d'Océanie...	6.385.244	8.931.184
<b>Totaux.....</b>	<b>195.786.729</b>	<b>226.481.390</b>
A déduire : Numéraire.....	10.791.065	22.227.518
<b>Net.....</b>	<b>184.995.664</b>	<b>204.253.872</b>

## 2° EXPORTATIONS (VALEURS) :

	1904	1903
Vers France.....	38.257.377	19.419.285
» colonies françaises.....	2.660.130	508.807
» autres pays d'Europe.....	3.519.423	416.837
» pays d'Extrême-Orient		
{ Chine, Japon.....	14.272.384	14.630.293
{ Birmanie, Siam.....	2.126.381	2.031.761
» les entrepôts de.....		
{ Hong-kong.....	57.823.190	53.109.491
{ Singapour.....	7.135.381	7.835.443
» autres pays d'Asie, d'Afrique, d'Amérique et d'Océanie..	3.078.056	26.854.300
Pour la réexportation.....		
{ France et colonies.....	452.071	2.085.243
{ Etranger.....	5.626.957	8.740.062
<b>Totaux.....</b>	<b>164.951.350</b>	<b>135.652.865</b>
A déduire : Numéraire.....	8.541.504	15.204.360
<b>Net.....</b>	<b>156.409.846</b>	<b>120.448.505</b>

Le mouvement du transit de 1904 se décompose comme suit :

	1904	1903
De Hong-kong au Yunnan.....	15.519.236	14.209.523
Du Yunnan à Hong-kong.....	8.867.534	9.200.153
D'Europe au Yunnan.....	138.656	29.143
Du Kouang-si au Yunnan.....	2.848	741
De Hong-kong et du Kouang-si au Kouang-si.....	31.437	8.440
Sur Battambang.....	675.156	706.656
De Battambang à Hong-kong.....	281.250	»
Sur le Siam.....	14.005	6.363
<b>Totaux.....</b>	<b>25.530.122</b>	<b>21.161.019</b>

Le cabotage indo-chinois, déduction faite du numéraire, s'est élevé, en 1904 :

	1904	1903
Aux entrées.....	74.638.118	73.397.231
Aux sorties.....	75.670.151	81.486.222
<b>Totaux.....</b>	<b>150.308.269</b>	<b>154.883.453</b>

Le commerce général de l'Indo-Chine, en 1904, comparé à celui de 1903 s'établit donc comme suit (déduction faite du numéraire) :

	1904	1903
Importations.....	184.995.664	204.253.872
Exportations.....	156.409.846	120.448.505
Transit.....	25.530.122	24.161.019
Cabotage.....	150.308.269	154.883.453
<b>Totaux généraux.....</b>	<b>517.243.901</b>	<b>503.746.840</b>

**Le repeuplement du Haut-Tonkin.** — Une circulaire était adressée récemment par l'administration supérieure à tous les chefs de province au sujet d'une tentative à faire pour le repeuplement des hautes vallées tonkinoises et notamment de celle du fleuve Rouge.

La présence des coulis sur les chantiers du chemin de fer de Yen-bay Lao kay était une occasion des plus favorables. On devait chercher, par des avantages accordés à ces indigènes, à les retenir dans la haute région où ils auraient créé des villages et mis en valeur le pays.

Le *Courrier d'Haiphong* exprime des doutes sur les chances de succès de cette tentative. Et tout d'abord l'expression : « repeuplement » lui semble impropre. Nous ne croyons pas, dit-il, que les hauts bassins du fleuve Rouge, de la rivière Claire, du Song-gam et du Song-chay aient jamais été très peuplés.

Pour ceux qui ont parcouru ces régions aux forêts épaisses, aux brousses impénétrables, il n'y a nulle trace d'anciens villages, d'anciennes cultures, si ce n'est dans quelques rares élargissements de vallons.

L'Annamite du Delta a une terreur instinctive de la haute vallée. Quand on lui demande la raison de cette répulsion, il répond : « Y en a l'eau beaucoup mauvaise. »

Et cette résistance est impossible à vaincre. Chacun, ajoute notre confrère, peut faire l'expérience de ce fait sur une petite échelle. Demandez à un boy de province du bas Tonkin de vous accompagner dans la haute région ; il fera mille difficultés, et s'il ne refuse pas, ce qui arrive très souvent, il vous demandera un prix de salaire exorbitant. Encore, a-t-il le ferme espoir de retourner au hameau familial ses services achevés.

L'envoi par recrutement, forcé en majeure partie, des 10.000 coolies de Lao-kay en est une nouvelle preuve. Il a fallu leur promettre bonne solde, bon gîte, des spectacles.

Combien sur ces 10.000 Annamites de la région deltaïque consentiront à se fixer dans la haute région ? Il sera intéressant de le noter.

Un de nos confrères disait dernièrement qu'il eût fallu laisser faire les missionnaires. Ceux-ci auraient peuplé ces régions désertes.

Nous ne le croyons pas.

Les missionnaires comme les autres sont impuissants à accomplir pareille tâche.

Qu'on nous dise quel pays désert du Tonkin ils ont peuplé avec leurs adeptes ?

Je me souviens qu'en 1898 un chef de bataillon commandant le cercle de Bac-quang, M. le commandant Brenot, fit une tentative de ce genre. Il s'adressa au missionnaire de Tuyen-quang, le Père Chotard, qui avait formé une chrétienté dans cette ville, sous le canon de la citadelle.

Il lui demandait quarante familles auxquelles il accordait des terrains de plaine dans la région qui entoure Bac-quang, des avantages considérables, avances d'outils, d'argent, etc.

Le Père Chotard, après avoir vainement fait appel à tous ses chrétiens, dut répondre au com-

mandant Brenot qu'aucune famille de sa chrétienté ne voulait se rendre dans la région de Bac-quang réputée malsaine. Ce mot : « malsain », pour l'Annamite du Delta, s'applique à toutes les régions montagneuses dont il a horreur.

Une autre tentative a été faite plus récemment dans le bas Song-chay, à Phu-yen-binh, par le Père Girod, qui a groupé une vingtaine de familles catholiques à 200 mètres du poste, et depuis trois ans, cette petite colonie, venue en grande partie de la région plus haute de Yen-bay, végète sans pouvoir essaimer dans la vaste plaine qui se déroule sur la rive gauche du Song-chay jusqu'aux montagnes de Tuyen-quang. Elle se contente de cultiver ses quelques rizières basses qui sont, comme toutes celles de la région, d'une fertilité surprenante.

Et notez que cette région de Phu-yen-binh, située dans le moyen Tonkin, est une des plus saines que je connaisse. En dix-huit mois, dans une compagnie de légion qui occupait ce poste, on n'a pas compté un décès.

## CHINE

**Un traité japonais relatif à la Mandchourie.** — On se rappelle que le traité de paix de Portsmouth, par lequel la Russie cédait au Japon son bail sur le Liao-toung et le chemin de fer de Mandchourie jusqu'à Kouang-tcheng-tse (Chang-toung), prévoyait que ces cessions ne seraient valables, ainsi que les conditions dont elles étaient entourées, et entre autres le droit pour le Japon d'avoir des gardes militaires le long de la ligne, que lorsque la Chine les aurait ratifiées. Des négociations ont été engagées dans ce but à Pékin par le baron Komoura, et elles ont été très prolongées, les Chinois ne désirant évidemment pas reconnaître au Japon des droits en Mandchourie. A un moment même, on a cru que les pourparlers seraient rompus, et la presse japonaise commençait à prendre un langage menaçant. Cependant, au milieu de décembre, le traité était conclu. Il n'a pas été publié ; mais en voici le résumé, d'après le correspondant du journal *Asahi* à Pékin :

1. — Il est stipulé que le bail cédant au Japon [la péninsule du Kouang-toung expirera en 1923.
2. — Le chemin de fer au sud de Chang-toung sera livré au Japon, mais la Chine pourra le racheter à bref délai si la Russie abandonne les parties septentrionales du réseau mandchou. Des embranchements pourront être construits reliant Sin-min-ting à Moukden et Ang-toung, sur le Yalou, à Moukden.
3. — Le Japon aura le droit d'avoir des gardes de chemin de fer.
4. — La Mandchourie sera évacuée en dix-huit mois.
5. — Le Japon tiendra les télégraphes militaires dans les mêmes conditions que les chemins de fer.
- 6 à 8. — Des garnisons et des consulats seront créés à Niou-tchouang, Moukden, Ang-toung, Kirine, Chang-toung

et autres endroits. Les Japonais ne pourront résider et faire des affaires que dans ces places.

9. — Le bureau des douanes de Niou-tchouang sera immédiatement restitué à la Chine.

10. — On ne pourra exploiter les mines de charbon qu'à Moujoun et à Yentaï.

11. — Le papier-monnaie militaire sera rapidement racheté, et l'administration militaire japonaise disparaîtra avec l'occupation.

D'après d'autres renseignements, seize villes de Mandchourie, y compris Kharbine, seraient ouvertes au commerce étranger.

Comme on le voit, les renseignements relatifs à ce traité sont encore très incertains et très insuffisants.

**Un accord sino-allemand.** — Nous avons signalé dans nos derniers Bulletins la tendance du gouvernement allemand à prendre une attitude plus discrète en Chine et à s'entendre avec le gouvernement chinois. Il vient d'en donner une nouvelle preuve. Après avoir proposé, comme on sait, le rappel des petites garnisons internationales établies sur la route de Pékin à Takou et à Chan-haï-kouan, le cabinet de Berlin vient de conclure avec la Chine un arrangement douanier aux termes duquel les clauses de l'accord du 17 avril 1899 relatives aux douanes de Kiaotchéou ont été abrogées et remplacées par des stipulations plus favorables à la Chine.

Les Allemands avaient bien admis qu'un poste de douanes impériales chinoises existât à Tsing-tau, mais ce poste était soumis, de la part des autorités allemandes, à un grand nombre de restrictions. A l'avenir, les douanes chinoises auront à Tsing-tau la même situation que dans n'importe quel port à traité. Elles seront administrées de la même façon. Elles pourront prendre immédiatement connaissance de toutes les marchandises entrant dans le port à bord des navires indigènes ou étrangers, et des droits sur la base des tarifs prévus par les traités seront levés sur les marchandises passant dans la circulation commerciale chinoise, même locale.

La Chine paiera à l'Allemagne 20 0/0 des droits d'importation comme contribution aux dépenses de l'administration locale. Cet arrangement a pour but de permettre de supprimer les postes de douane qui avaient été établis aux confins du territoire chinois et du territoire cédé à bail à l'Allemagne.

L'arrangement n'est d'ailleurs que provisoire et pourra être modifié au bout d'un délai de cinq années.

**Les étudiants chinois à Tokyo.** — Nous avons signalé à plusieurs reprises qu'un grand nombre d'étudiants chinois s'étaient rendus depuis quelque temps au Japon. Cette affluence n'est pas sans inconvénients, et récemment les étudiants chinois se sont mis en grève à la suite d'un règlement que les autorités japonaises avaient édicté pour imposer certaines conditions à leur séjour.

Le gouvernement de Tokyo assure qu'un certain nombre de ces étudiants sont une cause de troubles par la vie peu morale qu'ils mènent, et d'autre part qu'il faut éviter qu'ils ne soient exploités par des logeurs sans scrupules. Quoi qu'il en soit, à la publication du règlement, 9.000 étudiants chinois se sont mis en grève. Ils ont voté un manifeste qui donne une pauvre idée de leur sens pratique et qui ferait penser à la littérature la plus échauffée des révolutionnaires russes. Ce manifeste fait observer que nulle part les étudiants ne sont soumis au contrôle administratif en dehors des murs des universités, et que, maintenant que l'esclavage est moribond en Occident, les Japonais cherchent à le faire revivre en Orient, en contrevenant aux devoirs de la civilisation et aux clauses de sa propre constitution. En terminant, les étudiants chinois se déclaraient prêts à mourir libres plutôt qu'à vivre esclaves.

Au bout de quelques jours, cette grève s'est terminée, mais non sans qu'un assez grand nombre d'étudiants chinois soient retournés dans leur pays, en parlant de fonder à Tien-tsin de grandes écoles où aucun Japonais ne serait admis à enseigner.

Ces étudiants chinois rentrent dans leur pays avec des idées à moitié digérées sur les institutions et les inventions de l'Occident, et aussi une hostilité profonde contre la dynastie mandchoue. Ils appartiennent trop souvent au genre d'hommes les plus propres à déchaîner des troubles et les plus incapables de faire aboutir un mouvement révolutionnaire à quoi que ce soit de défini et d'avantageux.

## JAPON

**La liquidation de la guerre.** — Le Japon est actuellement occupé à liquider les suites de la guerre, et une des premières mesures à décider dans ce sens était la reprise des relations diplomatiques avec la Russie. Le gouvernement de Tokyo a avisé celui de Saint-Pétersbourg qu'il avait nommé M. Makino Nobouaki, ministre à Vienne, au poste de ministre en Russie. On annonce d'autre part que M. Bakhmetef, agent diplomatique de Russie à Sofia, a été nommé ministre à Tokyo.

D'autre part, les mesures militaires nécessitées par la guerre sont peu à peu rapportées. C'est ainsi que la flotte japonaise combinée a été dissoute et que l'amiral Togo a été nommé chef des forces navales. On a dissous également le grand quartier général de Mandchourie, et le maréchal Oyama reprend ses fonctions de chef de l'état-major de l'armée.

L'amiral Togo, dans sa proclamation d'adieu aux officiers et marins de la flotte, leur demande de rester toujours dans un état de préparation parfaite, et conclut par ces mots : « Vainqueurs, raffermissez la jugulaire de votre casque. »

Les forces permanentes japonaises resteront d'ailleurs, comme il avait été dit il y a déjà quelque temps, plus considérables qu'elles n'étaient avant la guerre. Quatre divisions nouvelles seront créées pour lesquelles on a inscrit au budget un crédit de 10 millions de yen, soit un peu plus de 25 millions de francs.

#### Subventions à la navigation japonaise. —

A l'une des séances de la dernière session du Parlement japonais, un député propose la réduction des indemnités allouées aux compagnies de navigation. A la Chambre haute comme à la Chambre basse, son projet rencontra de nombreux approbateurs ; cependant sa motion fut rejetée parce que mal rédigée et que d'autre part les promesses de subventions accordées aux compagnies de navigation étaient valables pour quelques mois encore, sauf celles qui sont expirées depuis janvier 1904, qui n'ont pu être renouvelées à cause de la guerre et pour lesquelles une décision immédiate est nécessaire.

Toutefois il est plus que certain qu'un second débat sera soulevé dans la session qui va s'ouvrir en décembre pour savoir s'il y a lieu de renouveler les promesses de subventions, accordées jusqu'à présent.

Voici les cas sur lesquels la Chambre japonaise aura à statuer :

La Nippon Yusen Kaisha (la Compagnie japonaise des bateaux à vapeur). — *Ligne de Yokohama à Melbourne*. Subvention allouée : 525.658 yen. Expiration : mars 1906. — *Ligne de Bombay à Yokohama*. Subvention allouée : 178.785 yen. Expiration : mars 1906. — *Ligne de Kobé-ports coréens*. Subvention allouée : 550.000 yen. Expiration : septembre 1905.

La Osaka Shosen Kaisha (la Compagnie de vapeurs à Osaka). — *Ligne de Kobé-Corée*. Subvention allouée : 30.000 yen. Expiration : septembre 1905.

En outre expirent à la fin de l'année courante les promesses à la Nippon Yusen Kaisha pour les *lignes de Yokohama-Bombay, Kobé-Nord de la Chine, Kobé-Vladivostok, Kobé-Otsu, Aomori-Mororan*. Toutes ces lignes recevaient des indemnités dans le seul but d'encourager la navigation.

Le ministre des Voies et communications et le gouvernement de Formose accordent d'autre part les subventions suivantes dont quelques-unes se renouvellent annuellement, les autres expirent à la date indiquée.

La Osaka Shosen Kaisha. — *Ligne de Formose à Itsu-bara, Masan, Mokuho, Gunsan*. Subvention annuellement renouvelée de 7.168 yen.

La Nippon Yusen Kaisha. — *Ligne d'Ogawara (îles Bônin)*. Subvention : 17.200 yen. Expiration : mars 1904.

Navigation à travers les îles Bônin. Vapeurs des particuliers : *Salo-Fukukichi*, 480 yen ; *Asanuma-Jonasuki*, 300 yen ; *Maeda-Kiheï*, 120 yen. Expiration : mars 1904.

La Oki Kisen Kaisha (la Compagnie des vapeurs d'Oki). — *Ligne de Oki à Idzumo*. Subvention : 6.000. Expiration : mars 1904.

La Taiyo Shosen Kaisha (la Compagnie des vapeurs du Soleil). — *Ligne de Liou-kiou*. Subvention : 18.000 yen. Expiration : mars 1904.

La Okinawa Kaisen Kaisha (la Compagnie des navires d'Okinawa). — *Ligne de Okimawa*. Subvention : 16.000 yen. Expiration : mars 1905.

La Nippon Yusen Kaisha. — *Lignes du Hokaïdo (Yéso)*. Subvention : 127.331 yen. Expiration : octobre 1905.

Les bateaux à vapeur de Fujiyama-Yakichi. — *Lignes du Hokaïdo*. Subvention : 61.511 yen. Expiration : mars 1906.

Les bateaux à vapeur de Okura Kibachiro. — *Lignes du Hokaïdo*. Subvention : 1.200 yen. Expiration : mars 1906.

La Nippon Yusen Kaisha. — *Ligne de Hakodaté à Otsu*. Subvention : 4.000 yen, renouvelée chaque année.

Les vapeurs de Watanade Kumashiro. — *Ligne de Hakodaté-Otsu*. Subvention : 3.000 yen, renouvelée chaque année.

La Osaka Shosen Kaisha. — *Lignes de Formose et du sud de la Chine*. Subvention : 575.792 yen, renouvelée chaque année.

La Nippon Yusen Kaisha. — *Ligne de Kobé-Keelung*. Subvention : 59.208, renouvelée chaque année.

Les vapeurs de Kata Kinzaburo. — *Ligne de Kobé-Keelung*. Subvention : 5.000 yen, renouvelée chaque année.

Les promesses des subventions qui étaient expirées l'année dernière n'ont pu, comme nous le disons plus haut, être continuées à cause de la guerre. Le total de toutes les indemnités s'élève à 2.166.753 yen, desquels la Nippon Yusen touche à elle seule 1.463.162 yen. Aussi la grande compagnie de navigation nipponne se sent-elle menacée par les dispositions que l'on veut prendre à la Diète japonaise.

La guerre russo-japonaise a augmenté le nombre des navires japonais de 10 0/0. Les vapeurs non subventionnés se mettent à faire la concurrence à ceux soutenus par l'Etat. Il est très possible que le gouvernement soit déchargé en partie des subventions qu'il accordait aux compagnies de navigation ; les changements survenus en Mandchourie ne sont pas peu pour le déterminer à prendre cette voie.

D'autre part, le gouvernement nippon sera obligé d'accorder de plus fortes subventions à certaines lignes dont l'existence est menacée par la concurrence étrangère. De l'avis de nombreux députés nippons, il faut accorder le moins de subventions possibles aux grandes compagnies. Le gouvernement s'appête à libérer ces compagnies de sa tutelle, et ainsi il remédiera à l'état des choses :

M. L. D.

**Commerce japonais.** — M. Chohei Shirasu a fait une monographie très intéressante intitulée : « Le développement du commerce japonais et son influence sur la civilisation japonaise. »

Le premier chapitre contient en quelque sorte l'histoire du commerce japonais jusqu'à 1868, époque où la période féodale se termina en fait au Japon. C'est en 1868 que les premières machines européennes furent importées au pays du Mikado. Selon M. Shirasu, la guerre contre la Chine eut sur le développement du Japon une influence capitale et elle décida en partie des progrès économiques du pays ; ces progrès furent,

on le sait, incomparablement rapides. On s'en aperçut dès la fin du dernier siècle.

Le nombre des compagnies de transport passe de 237 en 1875 à 536 en 1898, et le capital qui les faisait vivre de 89.960.836 yens à 197.233.421. La flotte de commerce qui, en 1891, n'avait que 607 navires en comptait 1.221 en 1899, le tonnage en était passé de 95.000 tonnes à 510.000 ; en 1871 il y avait en outre 835 voiliers jaugeant 50.000 tonnes et, en 1899, 3.322 voiliers et 287.000 tonnes.

En 1882 il n'y avait que 170 milles de voies ferrées, on en comptait 1.870 en 1891 et 3.480 en 1899. De 1893-1898 le nombre des bureaux de postes et télégraphes alla de 3.764 à 3.840, celui des employés y servant de 15.736 à 21.807 individus. Le nombre des envois postaux passa de 1892 à 1898 de 277.846.475 à 617.835.680 pour le pays et pour l'étranger de 904.406 à 2.922.663. La correspondance pour l'étranger se répartit de la façon suivante : 28,8 0/0 pour la Corée, 21,9 0/0 pour la Chine, 22 0/0 pour l'Europe et 19,8 0/0 pour les Etats-Unis.

Pour l'industrie, le progrès se chiffre de la façon suivante :

	1892	1895	1898
	Yens	Yens	Yens
Soie .....	49.347.885	46.461.401	73.936.028
Soie et coton.....	7.807.364	10.281.272	17.240.317
Coton .....	49.113.409	37.083.757	48.728.404
Lins et divers....	2.671.978	2.350.805	3.834.449
	48.940.536	96.187.235	143.739.498

Ces résultats sont exacts et pourtant extraordinaires, on s'en aperçoit mieux encore si l'on consulte les tableaux du commerce en général :

	Exportation	Importation	Totaux
	Yens	Yens	Yens
1868.....	45.553.500	40.693.000	26.246.500
1873.....	21.635.400	28.407.400	49.142.800
1878.....	25.988.000	32.874.800	58.863.400
1883.....	36.268.000	28.444.800	64.712.900
1888.....	65.705.000	65.455.200	131.160.700
1893.....	89.712.900	88.257.200	177.970.000
1895.....	136.112.200	129.269.600	265.372.800
1898.....	165.753.800	277.502.200	443.255.900
1899.....	214.929.900	220.401.900	435.330.800
1900.....	203.943.800	287.169.600	491.113.300

Si l'on analyse ces chiffres, on voit que de beaucoup, pour l'exportation comme pour l'importation, l'Asie tient le premier rang :

	1890		1899	
	Exportation	Importation	Exportation	Importation
	Yens	Yens	Yens	Yens
Asie.....	46.456.701	27.845.838	90.348.987	94.666.745
Etats-Unis	20.844.251	6.285.190	66.286.923	38.397.940
Europe...	45.713.468	40.285.811	50.137.945	78.046.222
Australie.	795.044	334.239	2.169.924	1.708.670
Divers....	1.083.139	6.362.239	2.550.559	7.582.379
Vente aux bat. dans les ports.	1.711.909		3.434.560	
	56.603.506	81.728.581	214.929.895	220.401.926

On voit qu'aucun pays d'Europe ne peut égaler les Etats-Unis pour le commerce avec le Japon. Du reste, voici les progrès de ce commerce :

	Exportations en Amérique	Importations d'Amérique	Totaux
1894.....	49.426.522	3.986.815	21.413.337
1895.....	2369.5.957	4.634.817	28.330.674
1896.....	25.837.038	7.689.685	33.226.723
1897.....	24.009.756	43.255.478	37.265.234
1898.....	25.223.610	20.385.541	35.609.451
1899.....	26.716.770	17.264.688	43.981.458
1900.....	32.748.902	29.087.475	61.836.377
1901.....	29.229.543	19.000.640	48.230.483
1902.....	37.552.778	21.485.883	59.038.661
1903.....	44.143.728	20.933.692	65.077.420

M. Shirasu s'arrête avec beaucoup de complaisance sur ces résultats; il appelle le Japon, les Etats-Unis et l'Angleterre, les « trois pays frères », qui doivent, s'ils suivent — et ils la suivront d'après lui — une politique à la fois habile et toute naturelle, conduire le reste du monde qui est incapable de rivaliser avec eux :

## CORÉE

**Le protectorat japonais.** — Nous avons déjà annoncé la signature d'un traité de protectorat entre le Japon et la Corée. Il a été signé à Séoul le 17 novembre. L'Agence Reuter en a récemment publié une version anglaise dont voici la traduction.

Les gouvernements du Japon et de Corée, désireux de consolider le principe de solidarité qui unit les deux empires, se sont, en ayant cet objet en vue, entendus sur les stipulations suivantes et les ont conclues pour qu'elles soient en vigueur jusqu'à ce que le moment arrive où il sera reconnu que la Corée a gagné de la force nationale.

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement du Japon, par l'intermédiaire du département des Affaires étrangères à Tokyo, aura désormais le contrôle et la direction des relations extérieures et des affaires de la Corée, et les représentants diplomatiques et consulaires du Japon auront charge des sujets et intérêts de la Corée dans les pays étrangers.

ART. 2. — Le gouvernement du Japon s'engage à pourvoir à l'exécution des traités existant actuellement entre la Corée et les autres puissances et le gouvernement de Corée s'engage à ne conclure à l'avenir aucun acte ou engagement ayant un caractère international si ce n'est par l'intermédiaire du gouvernement du Japon.

ART. 3. — Le gouvernement du Japon sera représenté à la cour de Sa Majesté l'Empereur de Corée par un résident général qui résidera à Séoul et devra prendre la charge et la direction de tout ce qui a trait aux affaires diplomatiques. Il aura le droit d'audience privée et personnelle de Sa Majesté l'empereur de Corée. Le gouvernement japonais aura aussi le droit d'établir un résident dans les différents ports ouverts et dans les autres points de la Corée selon qu'il jugera nécessaire. Ces résidents exerceront sous la direction du résident général désigné les pouvoirs et fonctions appartenant jusqu'à présent aux consuls japonais en Corée, et rempliront les devoirs qui pourront s'imposer pour donner leur plein effet aux provisions de cet accord.

ART. 4. — Les stipulations de tous les traités et arran-

gements existant entre le Japon et la Corée, n'étant pas contraires aux provisions du présent accord, continueront à être en vigueur.

Art. 5. — Le gouvernement du Japon entreprend de maintenir la prospérité et la dignité de la maison impériale de Corée.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements, ont signé cet accord et apposé leur sceau, 17 novembre. ANAYASHI GONSUKE, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire; PAK CHE SOON, ministre des Affaires étrangères.

C'est là, comme d'ailleurs le résumé que nous avons publié dans notre Bulletin de novembre permettait d'en juger, un véritable traité de protectorat. L'indépendance coréenne a vécu, comme du reste l'a prouvé l'acte de deux ministres coréens, Cho et Min, qui, selon les rites de l'honneur extrême-oriental, n'ont pas voulu survivre à cet abaissement de leur pays. Le gouvernement japonais a eu beau faire publier des communiqués par sa presse, disant que les négociations avaient été entièrement libres aussi bien du côté coréen que du côté japonais : l'existence en Corée d'une armée japonaise qui doit rester forte de deux divisions et tous les événements de ces dernières années ne permettent pas un seul instant de douter du véritable caractère de l'« accord » qui a dû être conclu à Séoul. Le poste de résident général japonais en Corée paraît si important au Japon qu'il a été donné à un homme aussi notable que le marquis Ito, lequel ne dépendra pas du gouvernement japonais, mais directement du Mikado. Le résident général non seulement a des fonctions diplomatiques et administratives, mais encore judiciaires, et il pourra, d'après une dépêche ultérieure, infliger certaines peines. Enfin, la sujétion financière de la Corée au Japon vient encore de s'affirmer : on a décidé, au milieu de décembre, que le gouvernement japonais prêterait à la Corée 1.500.000 yen, soit un peu moins de 4 millions de francs, afin d'améliorer la situation monétaire de ce pays.

## ASIE RUSSE

**Les troupes russes de l'Asie centrale.** — Une dépêche d'Odessa signale incidemment qu'une sérieuse force russe avait été, pendant la guerre, concentrée dans l'Asie centrale. Elle annonce, en effet, que le trafic est suspendu sur la ligne Transcaspienne en raison de la grève et aussi du rapatriement de la grande force de réservistes qui avait été réunie sur la frontière de l'Afghanistan.

**Le pèlerinage à la Mecque.** — D'après des renseignements qui arrivent de Kaboul, les autorités russes auraient interdit aux pèlerins provenant des régions du Turkestan soumises à la Russie de traverser l'Oxus. Il s'agirait d'obliger

tous les *hadjis* à voyager par le chemin de fer transcaspien, et de se rendre ainsi à La Mecque par la mer Noire et le canal de Suez. L'an dernier, pendant la guerre avec le Japon, les pèlerins ne purent pas se servir du chemin de fer.

Cette décision, qui peut procurer des avantages pécuniaires et même politiques à la Russie, cause au contraire un détriment à l'Afghanistan. On annonce que les droits de passage de l'Amou-Daria ont beaucoup tombé et que les caravanes de pèlerins qui traversaient l'Afghanistan en route vers l'Inde et La Mecque n'existent plus. Quant aux pèlerins afghans, ils continuent naturellement à se rendre à la Mecque par les chemins de fer anglais de Peshawer et de Quetta, qui les mènent à un port d'embarquement où ils trouvent des navires à destination d'Arabie.

**Régime des fleuves sibériens.** — Les quatre grands fleuves sibériens seraient, n'était l'hiver, des routes de commerce merveilleuses. Ils rendent les plus grands services, mais tous, trois surtout, tombent dans des mers où les glaces durent longtemps. Ce sont, on le sait, l'Ob, l'Énisséi, la Léna et l'Amour.

	Domaine.	Longueur.
		kil.
Ob. . . . .	3.300.000 kilomètres carrés.	5.000
Énisséi.	3.000.000	5.000
Léna. . .	2.000.000 (près de 4 fois la France).	4.600
Amour.	2.000.000	5.000

Nous empruntons ces chiffres à un bon livre de M. Maurice Fallier, *l'Asie au début du XX<sup>e</sup> siècle*. Coulant dans les vallées dont le sol est certainement gelé à une faible profondeur et par conséquent imperméable, sous un ciel où l'évaporation est faible, ils conservent et roulent toutes les eaux de leurs sources et de leurs affluents. Des débâcles, des inondations se produisent à la fonte des neiges, elles ont le caractère d'un « cataclysme » notamment pour l'Ob, l'Énisséi et la Léna et sont redoutables; comme la débâcle se propage d'amont en aval, il se forme en aval des barrages de blocs de glace et d'arbres arrachés et l'inondation couvre alors des étendues immenses.

Ces conditions dont parle M. Fallier rendent en effet la navigation très difficile. Malheureusement aussi pour les mêmes raisons le niveau des fleuves sibériens, très variable, et aux mois d'août et de septembre le peu de profondeur retardent les bateaux qui trop souvent échouent sur les bancs de sable très nombreux et qui parfois se déplacent lentement. Les Russes s'aperçurent tous des grands défauts de leurs fleuves, et peu à peu ils s'habituent à cette idée que les pouvoirs publics ont trop vite abandonné, après l'avoir défendue, la conception d'établir par voie de canaux faisant communiquer les grands fleuves une route de navigation parallèle au Transsibérien et allant des monts Ourals aux mers d'Extrême-Orient. Les partisans du Transsibérien ont été souvent les ennemis de ces canaux, comme le leur faisait observer un journal de Saint-Pétersbourg : ils

semblaient craindre la concurrence comme l'a craint l'Etat lui-même pour son chemin de fer du Caucase qui réunit Bakou et Batoum lorsqu'on a parlé du canal des deux mers russes, la mer Noire et la mer Caspienne.

En Sibérie, on s'aperçoit aujourd'hui que le chemin de fer ne suffit pas à toutes les exigences du commerce et que les marchandises à l'importation comme à l'exportation sont en quantité largement suffisants pour remplir les wagons de chemin de fer et les bateaux de compagnies.

On sait les derniers chiffres connus pour l'exportation de l'Asie russe (1902), 94.000.000 millions; à l'importation, ils sont 189.000.000.

**Les Bogari.** — On nous a demandé ce que les Russes appelaient « bogari ». L'insuffisance des terres artificiellement irriguées au Turkestan est comblée par la culture des champs dits « bogari » que la population ensemeince de céréales, principalement de blé. La bogara est une terre non irriguée que l'on ensemeince dans l'espoir de l'humidité qu'apportera l'hiver et des pluies du printemps. On se sert pour cela des terres contiguës aux oasis irriguées sur lesquelles ne s'étend pas l'irrigation, soit parce qu'il manque d'eau, soit parce que la population n'a pas le moyen d'en amener. Parfois la bogara gît au pied des montagnes loin des centres cultivées, sur de petits plateaux élevés dont le sol de lesses est fertile, mais que l'irrigation artificielle ne saurait atteindre. D'ordinaire on ensemeince ces champs de graminées d'une maturation hâtive dont on peut faire récolte avant les grandes chaleurs. Ainsi la culture bogara est bien chanceuse quand on la compare à celle qui a lieu dans les oasis irriguées; parfois elle ne rend même pas le blé qu'on a semé. Elle est plus sûre dans les contrées septentrionales du pays, particulièrement dans la zone des collines qui s'étendent au pied des montagnes du Semiretché.

Malgré leur peu de sûreté et les risques encourus, la bogara a une immense importance et en certains endroits au Turkestan elle occupe la moitié de l'étendue des cultures.

**Les lacs Tcharkal et Indière.** — Il y a sur la rive gauche du fleuve Oural deux grands lacs dont l'importance économique n'est pas encore bien établie : ce sont le lac Tcharkal et le lac Indière.

Le premier est un lac d'eau douce situé à 90 kilomètres au sud d'Oural'sk. Il eut jadis 50 kilomètres de circonférence, mais il se dessèche peu à peu, car il ne reçoit plus les eaux du fleuve; il est alimenté par deux sources, sortes de puits profonds et toujours bouillonnants. Le lac est très poissonneux; les Cosaques de l'Oural y viennent pêcher chaque année avec d'immenses filets qui leur permettent de fouiller même les endroits très profonds. Les dépenses de la pêche sont payées par les communes y participant; au printemps, on exige que chaque équipe soit composée de dix à quatorze hommes possédant chacun 100 mètres

de filets. La pêche a lieu en même temps que la pêche d'automne dans le fleuve Oural, et celle-ci fait grand tort à celle-là; elle a lieu aussi en décembre. Les Cosaques viennent alors en caravanes avec tout un matériel de campement, des provisions pour eux et du foin pour leurs chevaux. Les Kirghizes nomades dans la steppe sont toujours prêts à leur vendre d'ailleurs ce qui leur manque. Les Cosaques emploient en outre les indigènes comme ouvriers et leur abandonnent pour un maigre salaire le travail le plus dur. Les Kirghizes sont, en effet, chargés de faire des trous dans la glace et d'écartier ensuite les gros glaçons. Les nomades n'ont le droit de pêcher que sur le bord du lac et sans filets, la grande pêche est l'apanage exclusif de l'armée cosaque. Les poissons capturés sont des carpes, des sandats, des brochets, des perches et des carassins; le nombre en diminue chaque année. Ce n'est pas le lac Tcharkal qui donne aux Cosaques de grands bénéfices, mais le fleuve Oural où les pêches sont réglementées et fournissent environ chaque année 1.180.000 kilogrammes de caviar, 15.000 de balyk, 12.000.000 de gros poissons, 20.000.000 de poissons moyens ou petits.

Le lac Indière est situé beaucoup plus au sud que le lac Tcharkal; des pêches n'y ont jamais pu être organisées, on en extrait du sel. La source principale sort d'un souterrain profond, elle est très salée et chaude, une odeur de soufre remplit ce souterrain; ces mélanges sulfureux donnent au lit du ruisseau qui s'en échappe la couleur de la rouille. Dans le lac même se trouve une boue profonde et salée, elle aussi, et qui tache fortement les vêtements et les souliers. Sur les bords, il y a un sable très fin, parsemé de grains cristallins très menus. Des oiseaux sauvages habitent en masse sur les bords malgré les grands aigles de la steppe qui souvent viennent les pourchasser.

Le transport des produits ne peut se faire très pratiquement, il est en effet défendu d'aller en bateau sur le fleuve Oural, pour que les grandes pêches y soient plus fructueuses. Le sel doit donc passer sur un des rares radeaux établis sur le fleuve et y être transporté à Oural'sk ou bien être conduit sur le bord de la mer en face du port de Gouriev. Tout cela, on le voit, est loin d'être pratique et facile.

**L'élevage en Transbaïkalie.** — En Transbaïkalie, l'élevage est plus important et plus développé par rapport à l'agriculture qu'en aucune autre province sibérienne. La population chevaline étant au total de 650.000 se trouve dans la proportion de 100 chevaux pour 100 habitants, proportion supérieure même à celle de la Sibérie centrale. Le nombre de grosses bêtes à cornes est encore plus important : il s'élève à 1.300.000; il est donc de 200 bêtes à cornes par 100 habitants; enfin il y a plus de 1.500.000 de menu bétail, c'est-à-dire 250 têtes par 100 habitants : ceci s'explique par l'étendue de l'élevage des brebis, qui rencontre dans la contrée les conditions les plus favorables : des prés bien arrosés par des

eaux fluviales et des vastes pâturages non marécageux abondant en herbes nourrissantes.

C'est en Transbaikalie qu'on trouve à la fois dans la même province des chameaux et des rennes, bêtes qui n'habitent pourtant jamais les mêmes régions. Dans le sud de la province, les Bouriates possèdent plus de 20.000 chameaux, e dans le nord, les Toungouses plus de 2.400 rennes.

## ASIE ANGLAISE

**Le nouveau ministre de l'Inde.** — La crise ministérielle qui vient de se dérouler en Angleterre et à la suite de laquelle un cabinet libéral a remplacé le cabinet conservateur qui était aux affaires depuis dix ans, a naturellement provoqué le changement du titulaire du ministère de l'Inde. Le nouvel « Indian Secretary » est M. John Morley, un des hommes politiques anglais les plus connus hors de leur pays. Libéral impénitent, ayant conservé des anciens combats livrés aux côtés de Gladstone un attachement fervent aux idées de celui-ci et notamment au Home Rule, M. John Morley, qui est aujourd'hui âgé de 67 ans, a déjà tenu des portefeuilles à diverses reprises. En 1886, il fut principal secrétaire de l'Irlande dans l'éphémère cabinet Gladstone; et quand ce dernier revint aux affaires en 1892, M. Morley reprit le même ministère. Avant d'entrer dans la vie politique et, depuis, M. Morley a fourni une carrière d'écrivain et de journaliste des plus honorables. Il fut directeur de la *Fortnightly Review* de 1867 à 1883, directeur de la *Pall Mall Gazette* de 1880 à 1883. Il est l'auteur d'une vie de Cobden très connue et l'année dernière il a publié une vie de Gladstone qui fit grand bruit.

Ajoutons que M. Morley est un des hommes d'Angleterre qui connaissent le mieux notre littérature classique et celle du XVIII<sup>e</sup> siècle notamment, ayant écrit plusieurs études sur Rousseau, Voltaire et les encyclopédistes. Il serait vain de chercher à prédire ce que sera sa politique au ministère de l'Inde, mais autant qu'on peut en juger par des antécédents il est peu probable qu'il soit porté à favoriser les entreprises extérieures et la politique d'impérialisme telles que les concevait lord Curzon. Avec un vice-roi nouveau à Calcutta et un ministre libéral — radical même à Londres — on peut supposer que l'Inde va entrer dans une période de « retranchement » qui contrastera sensiblement avec les initiatives de l'administration précédente.

**La culture du caféier dans l'Inde.** — D'un rapport que le gouvernement de l'Inde vient de publier sur la culture du caféier dans la colonie, il résulte qu'à la fin de 1904 on comptait 212.964 acres de terre (86.250 hectares) plantés en caféiers : sur ce total, 335 acres seulement sont si-

tuées en dehors de l'Inde méridionale qui possède aussi le monopole de la production du café. C'est ainsi que les hautes terres du littoral sud-ouest de la péninsule, les terres à café de Mysore, Coorg et les districts de Malabar et des Nilgiris, dans la présidence de Madras, comprennent les 86 0/0 des caféières de l'Inde tout entière. Mysore seul renferme 104.287 acres; Coorg, 48.442; les Nilgiris et Malabar, 30.000.

Il convient d'observer que les chiffres qui précèdent n'ont qu'un caractère approximatif, certains planteurs s'étant refusés à fournir les renseignements statistiques qu'on leur avait demandés.

Quoi qu'il en soit, voici un résumé du tableau de la superficie en culture, de la production et de la consommation depuis une vingtaine d'années :

	Superficie en acres.	Production en livres.	Exportation en livres.
1885.....	237.494	34.959.295	41.555.024
1890.....	270.679	22.101.768	26.146.512
1895.....	283.863	40.141.667	32.581.024
1900.....	274.014	31.582.003	27.600.272
1902.....	237.379	30.140.255	30.146.580
1903.....	228.815	28.054.402	32.620.448
1904.....	212.964	28.777.710	37.920.464

L'examen de ce tableau, ou tout au moins du tableau par années dont il n'est que le résumé, démontre l'inexactitude des renseignements fournis par les planteurs sur la production. En effet, il en ressort que depuis chacune des sept années 1898-1899 à 1904-1905, les exportations ont dépassé de beaucoup la production; il semble bien que les statistiques des sorties de la colonie soient celles auxquelles on doit accorder le plus de crédit.

C'est le Royaume-Uni qui est, naturellement, le meilleur client de l'Inde pour les cafés; la France vient ensuite, bien en avant des autres pays. Nous avons, en effet, acheté dans la péninsule des quantités de café qui ont varié depuis cinq ans entre 8 millions et demi de livres (de 0 kg. 453) et 11.800.000, et qui ont représenté en 1903-1904, l'année où nos achats ont été le plus considérables, plus du tiers de l'exportation totale. C'est ce qui ressort du tableau ci-après.

### Exportations en milliers de livres (de 0 k. 453).

	Grande-Bretagne.	France.	Ceylan.	Belgique.
1900-1901.	15.678	8.430	1.088	611
1901-1902.	13.057	11.287	2.100	394
1902-1903.	17.416	8.311	2.141	401
1903-1904.	17.074	11.716	1.999	402
1904-1905.	20.982	10.850	2.565	470

**Variation des prix.** — Les cafés de l'Inde n'ont pas, cela va sans dire, échappé à la baisse générale des prix qui a frappé ce produit depuis une dizaine d'années, alors, en effet, qu'à la sortie de la colonie (valeur déclarée) le quintal anglais de café (50 kg. 800) valait environ 75 roupies, soit 127 fr. 50 en 1894-1895; en 1904-1905, il n'était

plus estimé qu'à 50 roupies, après être descendu jusqu'à 46 roupies en 1903-1904. En d'autres termes, si l'on attribue la valeur 100 au prix des cafés 1894-1895, on ne trouve plus pour cette valeur que le chiffre 89 en 1897-1898, 66 en 1900-1901, 62 en 1903-1904 et 67 en 1904-1905.

Ajoutons qu'en 1904, 22.522 personnes ont trouvé de l'emploi sur les plantations de café de l'Inde à titre permanent et 51.870 à titre temporaire. Mais ces chiffres, ici encore, ne pourraient être qu'approximatifs.

**La culture et le commerce du thé dans l'Inde.** — Il résulte d'un memorandum que le gouvernement de l'Inde vient de publier qu'à la fin de 1904 la culture de thé s'étendait dans l'Empire anglo-indien sur 524.517 acres (environ 212.355 hectares), dont les 64,4 0/0 dans les vallées de Brahmapoutre et de la Surma, soit 205.999 acres dans l'Assam (vallée de Brahmapoutre) et 131.822 acres à Cachar et Sylhet (vallée de la Surma). On sait que les neuf dixièmes des plantations de thé sont situées dans les provinces du Bengale et du Bengale oriental et Assam : le dernier dixième se répartit entre l'Inde septentrionale (17.300 acres) de l'Inde méridionale (33.322 acres). Dans la haute Birmanie, il existe un « centre » de thé d'environ 1.406 acres. Mais ses produits sont consommés sur place. Les renseignements communiqués sur 411 plantations font ressortir la superficie moyenne de la plantation de thé à 327 acres (132 hectares); dans l'Assam, 743 plantations ont fourni une moyenne de 454 acres environ (184 hectares). A Travancore (Inde méridionale), la moyenne restait à 374 acres (151 hectares). Ailleurs la superficie est sensiblement moindre, 125 acres à Madras, 117 dans les Provinces-Unies, par plantation. La quantité de thé marchand produit dans l'Inde s'est accrue, au cours des vingt dernières années, deux fois plus que la surface des plantations; c'est ainsi que tandis que, de 1885 à 1904, la surface des plantations s'est accrue de 83 0/0, les quantités produites se sont accrues de 211 0/0. Le petit tableau ci-après reproduit ce mouvement :

	Superficie en culture	Production
1885. ....	100	100
1890. ....	121	157
1895. ....	146	400
1900. ....	184	276
1903. ....	185	392
1904. ....	183	311

Il est surtout curieux de constater qu'au cours des deux dernières années l'accroissement de la production a été très sensible, bien que la superficie en culture ait décliné. Ces contradictions proviennent du caractère incertain des renseignements communiqués par les planteurs et qui, en ce qui concerne surtout la production, manquent très souvent de précision. Ces mêmes observations doivent également s'appliquer aux chiffres du tableau ci-après qui représentent, non plus en

valeur relative, mais en valeur absolue, le mouvement de la production du thé dans l'Inde :

	Superficie en acres (1).	Production en livres (2).
1885. ....	283.925	71.525.977
1890. ....	344.827	112.036.406
1895. ....	415.717	143.407.827
1900. ....	522.487	197.460.664
1901. ....	524.767	191.302.773
1902. ....	525.257	188.589.201
1903. ....	526.611	209.041.888
1904. ....	524.517	222.203.661

Quelle direction prennent les thés de l'Inde et quels sont les meilleurs clients de la colonie? Le petit tableau ci-après va nous l'apprendre. Nous y avons fait entrer la France, bien que notre pays ne vienne que bien après plusieurs pays que nous n'avons pas mentionnés, pour ne pas allonger notre liste outre mesure. Les exercices indiqués courent du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars de l'année suivante.

Quantités exportées en milliers de livres de 0 k. 453 :

	1901-02	1902-03	1903-04	1904-05
Royaume-Uni. ....	159.014	152.895	170.186	167.691
Canada. ....	1.059	5.554	8.575	12.607
Russie. ....	1.624	3.967	4.546	9.331
Australie. ....	8.575	5.795	7.269	6.601
Perse. ....	2.530	3.254	2.171	3.136
Turquie d'Asie. ....	2.626	3.272	2.829	4.009
Etats-Unis. ....	1.080	2.671	1.528	2.236
France. ....	74	49	36	51

Le nombre des personnes employées dans l'industrie du thé en 1904 a été de 551.275, dont 475.266 à titre permanent et 76.009 à titre temporaire. Quant aux capitaux consacrés à ces entreprises, il est difficile d'en évaluer le montant exact, beaucoup de plantations étant la propriété de particuliers, mais on peut tout au moins connaître le montant des capitaux des sociétés de thé. Or, des recherches qui ont été effectuées dans cet ordre d'idées, il résulte que le total de ces capitaux atteindrait le chiffre considérable de 12.155.760 livres sterling se décomposant de la manière ci-après :

	Liv. st.
Compagnies enregistrées dans l'Inde. ....	2.281.510
— — — Londres. ....	9.874.250

Ainsi les 81 0/0 de ces capitaux appartiennent à des Compagnies dont le siège social est en Angleterre.

On sait que les prix du thé ont subi depuis une vingtaine d'années de fortes variations, aboutissant à une baisse sensible. Si l'on prend pour les trois qualités de thé de l'Inde qui sont le plus couramment vendues l'année 1888 comme terme de comparaison en attribuant la cote 100 aux prix obtenus cette année-là, on arrivera à constater

(1) De 40 ares environ.  
(2) De 0 k. 453.

que les  
après :

188  
189  
189  
189  
189  
190  
190  
190

Les  
dent plu  
Bornéo  
seul Eta  
tion su  
doit être  
adminis  
en effet  
duquel  
cette ca  
l'admin  
petite c  
était ad  
du Nor  
tion dir

Le su  
5.000  
dont l'a  
change  
chacun  
Il av  
nement  
et dila  
rajah B  
wah. C  
de cette  
père, a  
du don  
britann  
d'absor  
néo, où  
dont la

M  
M. Del  
tania;  
M. de  
Christian  
M. Nab  
au-Princ  
M. Le  
la délega  
L'exeq  
Franck  
Paris;

que les prix ont baissé dans les proportions ci-après :

	Broken Pekoe	Pekoe	Pekoe Souchong
1888.....	100	100	100
1890.....	87	89	91
1892.....	110	108	103
1894.....	114	116	116
1896.....	85	85	88
1898.....	68	70	73
1900.....	59	62	66
1902.....	59	64	68
1904.....	56	66	72

## AUSTRALASIE

**Les Anglais à Bornéo.** — Les Anglais rendent plus étroit leur contrôle sur toute la côte de Bornéo qui regarde le littoral indo-chinois. Le seul Etat qui restât indépendant de leur domination sur cette côte, le petit sultanat de Brunei, doit être soumis, à partir du 1<sup>er</sup> janvier, à une administration anglaise. Un arrangement vient en effet d'être conclu avec son sultan, aux termes duquel un résident britannique sera nommé dans cette capitale avec la charge de contrôler toute l'administration de l'Etat. En même temps, la petite colonie de la Couronne de Labouan, qui était administrée par la Compagnie britannique du Nord de Bornéo, sera rendue à l'administration directe du gouvernement anglais.

Le sultan de Brunei recevra une mensualité de 5.000 francs et les deux principaux ministres, dont l'aide était sans doute utile pour réaliser ce changement sans trop de difficultés, recevront chacun 2.500 francs par mois.

Il avait été question de transférer le gouvernement de Brunei, petit Etat très mal administré et dilapidé par la famille du vieux sultan, au rajah Brooke qui gouverne l'Etat voisin de Serawah. Cet Etat, qui est soumis au gouvernement de cette dynastie anglaise et qui est très prospère, aurait été ainsi étendu jusqu'aux limites du domaine de la Compagnie du Nord Bornéo britannique. Les Anglais achèvent leur œuvre d'absorption de la région septentrionale de Bornéo, où ils ont à l'heure actuelle un domaine dont la superficie dépasse celle de l'Annam.

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Delavaud est nommé ministre plénipot. de France à Christiania;  
 M. de Seynes est nommé secrét. de la légation de France à Christiania;  
 M. Nabonne est nommé ministre plénipot. de France à Port-au-Prince;  
 M. Le Marchand, ministre plénipot., est nommé président de la délégation française des Pyrénées.  
 L'exequatur a été accordé à MM. :  
 Franck-H. Mason, *consul général* des Etats-Unis d'Amérique à Paris;

Jean Fornari, *vice-consul* du Portugal à Menton;  
 Jorge Gallegos del Campo, *consul* de l'Equateur au Havre;  
 Raymond Ratio, *vice-consul* d'Espagne à Arreau.

### MINISTÈRE DES FINANCES

M. Gros est nommé trésorier partic. de la Cochinchine.  
 M. Puech est nommé trésorier partic. de l'Annam.  
 M. Daviot est nommé trésorier partic. du Cambodge.  
 M. Leroy est nommé trésorier partic. du Laos.

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### Troupes métropolitaines.

##### GÉNIE

**Chine.** — M. le *lieut.* Lemoine est désig. pour servir à la brigade d'occupat. de Chine.

##### SERVICE DE SANTÉ

**Missions.** — M. le *méd.-maj.* de 1<sup>re</sup> cl. Sorel est chargé d'une mission en Perse.

##### GENDARMERIE

**Macédoine.** — M. le *capit.* Burnez est désig. pour servir dans la gendarmerie en Macédoine.

#### Troupes coloniales.

##### INFANTERIE

**Chine.** — M. le *lieut.* Bianchi et le *sous-lieut.* Maréchal sont désig. pour servir au 16<sup>e</sup> rég.

**Cochinchine.** — Sont désig. pour servir en Cochinchine :  
 M. le *chef de bat.* Bouland; les *capit.* Gèrente, Bastian, Fragnault, Morel, Albin et Besse; les *lieut.* Valenduq, Ducret, Cnapelynck et Foulon;

M. le *capit.* Ducarre est affecté à l'état-maj. particulier;  
 M. le *capit.* Vidalenc et M. le *lieut.* Guillermeau sont placés au 1<sup>er</sup> annamites;

M. le *chef de bat.* Baumann est affecté au 2<sup>e</sup> annamites;  
 M. le *capit.* Bouet est nommé offic. d'ordonn. du général command. la division de Cochinchine;

M. les *lieut.* Dessemond et Coppey sont désig. pour faire partie de la commission siamo-annamite de délimitation;

M. le *lieut.* Grégoire est affecté au 12<sup>e</sup> rég.

**Tonkin.** — Sont désign. pour servir au Tonkin :  
 MM. les *chefs de bat.* Fayn et Nèple; les *capit.* Braive, Dhers, Buy, Magnien, Séguin, Vincent, Jagmatkowski et Apparuti; les *lieut.* Varache, Robert et Le Dô; les *sous-lieut.* Ricon, Icart, Fresneau et Guillerat;

M. les *capit.* Brangier, Merdaule et Lesol; les *lieut.* Le Boucher de Brémoy, Cambe et Petitjan sont désig. pour servir au 18<sup>e</sup> rég.;

MM. les *lieut.* Dubois, Martin et Charpentier sont désig. pour le 10<sup>e</sup> rég.;

MM. les *capit.* Schwartz, Métivier et Dubus et le *lieut.* Loyot sont placés au 2<sup>e</sup> tonkinois;

MM. le *lieut.-col.* Tétart, les *capit.* Garelly et Roure et les *lieut.* Stiquel et Malandin sont désig. pour le 3<sup>e</sup> tonkinois;

MM. le *capit.* Fleury et le *lieut.* Roussel sont placés au 4<sup>e</sup> tonkinois.

##### ARTILLERIE

**Indo-Chine.** — M. le *capit.* Bouët est désig. pour servir en Indo-Chine.

**Cochinchine.** — MM. les *capit.* Thomeuf et Huckendubler; les *lieut.* Buat, Crova, Vié, Lacroix, Gallin et Vincent sont désig. pour servir en Cochinchine.

**Tonkin.** — MM. les *chefs d'escad.* Lenfant et Manet; les *capit.* Charbonnel et Portères; les *lieut.* Passement, Dangeville, Puel, Lambert, Tresmontant, Poirot, Munier, Michaut et Rouanet sont désig. pour servir au Tonkin;

MM. les *capit.* Bourrienne, Mauvif de Montergon, Halluitte et Albisser et les *lieut.* Percheron, Blanchard, Langlais, Chassin, de Kergommeaux et Charpentier sont affectés à la brigade de réserve de Chine.

#### Officiers d'administration.

**Tonkin.** — MM. Lasserre et Legrand, *offic. d'admin. de 2<sup>e</sup> cl.*, sont désig. pour servir au Tonkin;  
 M. le *stagiaire de 2<sup>e</sup> cl.* Le Berre est désig. pour servir au Tonkin.

##### CORPS DU COMMISSARIAT

**Tonkin.** — M. le *commis. de 1<sup>re</sup> cl.* Lasne-Desvareilles est désig. pour servir au Tonkin.

#### Officiers d'administration.

**Tonkin.** — M. l'*offic. d'admin. de 1<sup>re</sup> cl.* Hoarau est désig. pour servir au Tonkin;  
 M. l'*offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl.* Chailloux est désig. pour servir à Hanoi.

**Nouvelle-Calédonie.** — M. l'offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl. Laret est désig. pour servir en Nouvelle-Calédonie.

## SERVICE DE SANTÉ

**Missions.** — M. le méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl. Vaillant est désig. pour être attaché à la mission Pelliot.

**Chine.** — M. Noirclaude, méd. aide-maj. de 2<sup>e</sup> cl., est désig. pour servir au corps d'occupat.

**Indo-Chine.** — M. le méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl. Prouvost est désig. pour servir en Indo-Chine.

**Cochinchine.** — MM. Erdinger, méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl., et Lefebvre, pharm. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour servir à Saïgon.

**Tonkin.** — MM. Alliot et Sévère, méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.; Munier, Lafaurie et Ferris, méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.; et Kernéis, Duran et Sarailhé, méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour servir au Tonkin;

M. Niel, méd. aide-maj. de 2<sup>e</sup> cl., est désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine.

**Inde française.** — MM. Camail, méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.; Florence, et Maratray, méd. aides-maj. de 2<sup>e</sup> cl., sont désig. pour servir aux établissements français dans l'Inde.

**Nouvelle-Calédonie.** — MM. Amigues et Le Roy, méd. aides-majors de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour servir à la Nouvelle-Calédonie;

M. Rousseau, méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl., est désig. pour servir aux Nouvelles-Hébrides.

## MINISTÈRE DE LA MARINE

## ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

**Levant.** — M. le lieut. de vaiss. Chopard est nommé au command. de la *Mouette* à Constantinople.

**Extrême-Orient.** — M. le lieut. de vaiss. Hubert est nommé au command. de la *Perle* et M. le lieut. de vaiss. Quesnel au command. du *Lynx* dans la 1<sup>re</sup> flottille des mers de Chine;

M. le lieut. de vaiss. Le Blanc est nommé au command. de la *Décidée*;

M. le lieut. de vaiss. Bijot est désig. pour embarq. sur le *Dupetit-Thouars*;

M. le lieut. de vaiss. Boulain est désig. pour embarq. sur le *Guichen*;

MM. les enseig. de vaiss. Boluix et Bergeon sont désig. pour embarq. comme seconds : le premier sur la *Perle* et le second sur la *Protée* dans la 1<sup>re</sup> flottille de sous-marins des mers de Chine;

MM. les enseig. de vaiss. Reboul, Carlin et Retournaud sont désig. pour embarq. dans l'escadre d'Extrême-Orient;

M. le lieut. de vaiss. Garreau est nommé au command. du *Francisque*;

M. le lieut. de vaiss. Vial est désig. pour embarq. sur le *Dupetit-Thouars*;

M. le lieut. de vaiss. Fenouil est désig. pour embarq. sur le *Guichen*;

MM. les enseig. de vaiss. Bermon, Fournery et Thierry sont désig. pour embarq. dans l'escadre d'Extrême-Orient;

MM. les aspirants de 1<sup>re</sup> cl. Doumerc, Labonne, Méquet, Cablat, Luneau, Hoffmann, Husson et d'Astier de la Vigerie sont désig. pour embarq. sur le *Dupetit-Thouars*.

## CORPS DU COMMISSARIAT

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

M. le commiss. de 2<sup>e</sup> cl. Regnoni est nommé commiss. de la 2<sup>e</sup> division de l'escadre d'Extrême-Orient.

**Cochinchine.** — M. le commiss. en chef de 1<sup>re</sup> cl. Chatel est désig. pour remplir les fonctions de commiss. de l'arsenal de Saïgon.

## SERVICE DE SANTÉ

**Extrême-Orient.** — M. le méd. de 2<sup>e</sup> cl. Candiotti est désig. pour embarq. sur le *Gueydon*.

## MINISTÈRE DES COLONIES

M. Barthe de Sandfort est nommé substitut du procur. de la République à Saïgon.

M. Gourdon est nommé directeur général de l'instruction publique en Indo-Chine.

Sont nommés :

Vice-président de la Cour d'appel de l'Indo-Chine, M. Chambaud;

Conseiller à la Cour d'appel de l'Indo-Chine, M. Rémond;

Juge de paix à comp. étendue à Rach-gia (Indo-Chine), M. Dorwling-Carter.

## Bibliographie

**China and religion**, par EDWARD HARPER-PARKER.  
Londres, chez Murray; 12 shillings.

L'auteur de *China* et de *Village life in China* vient d'écrire un nouveau livre sur un sujet qui est généralement fort peu connu par la masse des Européens. Il s'agit des croyances religieuses qui dominent le système moral de la Chine, et, par extension, du Japon. Une lecture du livre de M. Parker dispersera les brouillards à travers lesquels apparaissent ordinairement aux Occidentaux les doctrines concurrentes du chintoïsme, du taoïsme, du bouddhisme et du confucianisme. A chacune de ces religions ou philosophies l'auteur consacre un chapitre particulier. M. Parker était particulièrement désigné pour traiter un pareil sujet par sa connaissance des textes originaux traitant de l'histoire et de la philosophie et qui nous ont été transmis dans la littérature chinoise. Il s'agit là d'une histoire complète des anciennes religions de la Chine à laquelle sont ajoutés des renseignements sur les débuts et les développements des missions étrangères en Chine, auxquelles M. Parker adresse en passant des conseils sur la meilleure manière qu'elles peuvent employer pour réaliser leur objet.

Cet ouvrage est divisé en douze chapitres et une introduction, cette dernière n'étant pas la partie la moins intéressante. Les douze chapitres décrivent chacun une des douze croyances religieuses qui depuis un temps immémorial ont dominé partiellement ou complètement la Chine, et parmi elles, dans ces derniers temps, les trois principales branches du christianisme, l'orthodoxie orientale, le catholicisme et le protestantisme. Ce dernier est représenté actuellement par environ une centaine de groupements différents.

Comme le dit M. Parker, il a essayé « de présenter à la masse des lecteurs, dans une forme suffisamment simple, l'ensemble de l'histoire de la question religieuse telle qu'elle a affecté l'âme chinoise ». Ce dessein a été poursuivi par l'auteur avec beaucoup de documentation, une abondance de notices historiques qui permettent même au lecteur de se faire une idée de l'histoire de la Chine aussi bien que des croyances religieuses du peuple, les deux choses ayant toujours été mêlées d'une manière inextricable. « La Chine, dit M. Parker, jouit d'une position unique dans l'histoire de la pensée religieuse, puisqu'elle possède une tradition religieuse ininterrompue de plus de trois mille ans », et l'on doit mettre à son crédit que, « à aucun moment de son histoire, ses gouvernants n'ont refusé l'hospitalité et la considération à aucune religion qui se présentait à eux comme telle, et ils n'ont jamais essayé d'étouffer aucune opinion libre qui ne s'est pas mêlée à la politique de l'Etat, et qui a évité le scandale et la diffamation ».

Le chapitre qui attirera peut-être le plus l'attention est le dernier, le douzième, qui est consacré au chintoïsme. M. Parker montre que le chintoïsme moderne du Japon n'est rien de plus qu'une forme rajeunie et revivifiée de la vieille religion chinoise de la nature. « Il est significatif, dit-il, qu'après trois mille ans et la concurrence religieuse qui s'est poursuivie en Extrême-Orient, le vieux chintoïsme chinois trouve une nouvelle faveur au Japon, et réussisse à y produire des qualités morales plus nobles que celles dont peut faire montre aucune nation chrétienne en ce moment. » M. Parker trouve l'origine du chinto dans le plus ancien de tous les livres chinois : *le Livre des changements*. On y lit sur le « Chen-tao » ou la « route spirituelle » la phrase suivante : « Lorsque nous considérons la route spirituelle du ciel, nous constatons que les quatre saisons ne nous manquent jamais; l'homme saint fait reposer son enseignement sur cette manière d'être spiri-

tuelle, et tout ce qui est sous les ciels lui devient soumis ». M. Parker estime que cette phrase contient sous une forme très abrégée tous les éléments principaux de l'ancienne religion chinoise, très simple jusqu'au moment où Tao, suivi lui-même de Lao-tseu, lui eut apporté des complications. C'est de Chine que cette doctrine est venue au Japon, comme d'ailleurs presque tous éléments de civilisation qui devaient ensuite prendre un développement propre dans l'archipel nippon. « Le Chen-tao, dit M. Parker, est une manière respectueuse de concevoir la nature et un culte des ancêtres basé sur la conjecture raisonnable que chaque homme, comme partie de la nature, est un anneau de la chaîne sans fin de la vie et doit se conformer aux voies de la nature. »

Peut-être, à vrai dire, M. Parker ne fait-il pas preuve partout de beaucoup de curiosité ni de sens critique. C'est ainsi qu'il ne s'étend pas du tout sur le caractère problématique de la vie de Lao-tseu, dont le nom, signifiant simplement « l'ancien philosophe », tendrait à faire croire qu'il s'agit d'un personnage légendaire auquel on a attribué des œuvres faites de son temps ou même après lui.

A l'ouvrage est jointe une traduction du classique taoïste. Ce livre contient aussi quelques illustrations, entre autres une excellente photogravure de la fameuse pierre nestorienne de Si-Ngan-fou.

**The re-shaping of the Far East**, par B. L. PUTMAN WEALE. — Londres, chez Macmillan. 25 shillings.

M. Putman Weale, qui s'était déjà fait connaître par un travail sur la situation des Russes en Mandchourie avant la guerre, vient d'écrire un ouvrage beaucoup plus considérable sur la forme que tend à prendre, après ces derniers événements, l'Extrême-Orient. Son travail est considérable puisqu'il a été jusqu'à faire un court résumé des annales de la Chine depuis les temps les plus anciens, qu'il a décrit en grand détail les relations commerciales de l'Europe et de l'Amérique non seulement avec la Chine, mais encore avec la Corée et le Japon, donné le récit d'un certain nombre de voyages sur les côtes ou dans l'intérieur et fait un examen de la situation actuelle.

Écrit avant la bataille de Moukden et prévoyant que la guerre ne se terminerait que vers 1907, par l'épuisement de l'un ou l'autre des belligérants, l'ouvrage de M. Putman Weale contient quelques chapitres auxquels les événements ont donné tort. Néanmoins, il est précieux par l'abondance des renseignements qu'il apporte, et aussi par l'examen qu'il fait de la situation actuelle de la Chine. Pour M. Putman Weale, c'est bien ce grand pays qui doit rester le facteur prépondérant en Extrême-Orient. L'auteur n'est pas de ceux qui considèrent avec légèreté les efforts que font actuellement les Chinois pour réorganiser leur armée, et il conseille vivement aux nations occidentales de renoncer à toute politique qui puisse provoquer la Chine, rendre ses efforts militaires plus violents et leur donner un but agressif. C'est ainsi qu'il recommande d'évacuer les gardes des légations de Pékin, et qu'il donne des conseils sur l'esprit à infuser aux services consulaires et même sur les réformes qu'il désirerait voir introduire dans le service des douanes impériales chinoises.

Pour lui, les progrès militaires de la Chine seront très rapides. « En 1906, dit-il, il y aura cent mille soldats chinois bien organisés et entraînés, et derrière eux deux cent mille hommes en partie organisés et prêts à prendre la campagne. En 1908, ces chiffres seront doublés. » Dans ces conditions, les forteresses que les légations prétendent constituer à Pékin ne présentent absolument aucune valeur; les gardes militaires ne peuvent avoir d'autre effet que de causer une irritation dans les milieux chinois. » Si la Chine, dit M. Putman Weale en concluant, devient capable de mettre en campagne un million d'hommes,

elle peut en mettre également trois millions, et si elle le fait, elle pourra défier tout le monde en Extrême-Orient... Elle va travailler dans un esprit bien différent de celui qui l'a toujours animée jusqu'ici, et il est nécessaire que quelqu'un lui montre bientôt que, tant qu'elle ne voudra pas à tort employer la force, elle sera aidée. Qui doit accomplir cette tâche? L'Angleterre et pas une autre puissance. » Cette conclusion est naturelle sous la plume d'un Anglais, mais l'avis et l'appel que M. Weale adresse aux Occidentaux doit être entendu également par les autres gouvernements, et en particulier par celui dont les possessions asiatiques sont les plus rapprochées de l'Empire chinois.

**Les Armées et les Flottes militaires de tous les Etats du Monde.** *Composition et Répartition en 1905.* — Un volume in-8°. Berger-Levrault et C<sup>ie</sup>, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts, à Paris.

Les ouvrages destinés à faire connaître l'organisation des grandes armées ne font assurément défaut dans aucun pays, ni dans aucune langue; mais il n'en existe guère qui embrassent les forces militaires et maritimes de tous les Etats du Monde, petits et grands, et il en est encore moins qui soient tenus soigneusement au courant des modifications continuellement apportées à leur constitution et à leur répartition. Aussi est-ce évidemment rendre service à tous ceux que ces fluctuations intéressent, soit par elles-mêmes, soit par leurs conséquences, c'est-à-dire aux civils en même temps qu'aux militaires, que de publier chaque année ce résumé précis, clair et complet dans sa concision, indispensable, de l'état militaire de tous les pays, tant européens qu'extra-européens.

**Notes sur l'Inde : Serpents, Hygiène, Médecine, Aperçus économiques sur l'Inde française**, par le Dr Ch. VALENTINO, médecin des troupes coloniales. 1 fort vol. in-16, 4 fr. (Félix Alcan, éditeur).

M. le Dr Charles Valentino, que les lecteurs du *Bulletin de l'Asie Française* ont pu apprécier par les articles qu'il nous a donnés ces temps derniers, a, pendant un récent séjour dans l'Inde française, réuni les observations et les documents qu'il publie aujourd'hui.

Dans la partie médicale et hygiénique de son livre, que l'auteur a développé davantage, nous signalerons les chapitres suivants, qui donnent des aperçus particulièrement intéressants sur les mœurs des indigènes : les serpents et leurs morsures, les principes d'hygiène générale, l'hygiène du premier âge, l'hygiène des repas, les bases de la médecine hindoue, etc.

Dans la partie économique, on trouvera des renseignements précis sur l'enseignement, le commerce des arachides, l'agriculture et l'industrie.

## AVIS IMPORTANT

Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie française, il suffit de verser une cotisation annuelle de 25 francs.

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

Le Gérant : A. MARTIAL.

RETRO  
NEWS

# TABLE DES MATIÈRES

PUBLIÉES DANS LE

## BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

ANNÉE 1905

### GÉNÉRALITÉS

**Comité de l'Asie Française.** — Listes des souscripteurs, 5, 49, 89, 129, 169, 217, 265, 369, 417, 457. — Souscription pour la mission GRILLIÈRES (*suite*), 7. — Le Comité, 7, 50, 92, 337, 370. — Conférence du capitaine COTTES, 51. — Conférences de M. PAUL PÉLLIOT, 130, 458. — Conférence de M. ROBERT DE CAIX, 137. — Conférence de M. le D<sup>r</sup> LEGENDRE, 170. — Une conférence sur les campagnes de Mandchourie, par M. REGINALD KANN, 219. — La mission du lieutenant Grillières, 223. — Le lieutenant Grillières, 297. — La mort du lieutenant Grillières, 370. — Une mission archéologique au Turkestan chinois, 370.

**Colonisation française.** — Loi sur les accidents du travail aux colonies, 23. — Le voyage du ministre des Colonies en Indo-Chine, 104.

**Divers.** — Le commerce des arachides à Pondichéry, par M. le D<sup>r</sup> CHARLES VALENTINO, 186. — L'Extrême-Orient à l'exposition universelle de Liège, par M. HENRI FROIDEVAUX, 352. — M. Georges Brenier, 127.

**Variétés.** — Souvenirs de la conquête du Tonkin, par M. CHALVAN, 154.

**Nominations officielles.** — 47, 86, 127, 167, 214, 262, 295, 336, 367, 414, 455, 489.

**Bibliographie.** — 48, 88, 128, 168, 216, 263, 415, 456, 490.

### LA GUERRE RUSSO-JAPONAISE

**Articles.** — La guerre, 8, 59, 92, 141, 175, 223, 273, 303. — La nourriture du soldat japonais, par M. MAURICE BURET, 17. — La question de la neutralité chinoise, 18, 66. — Les rumeurs de paix, 65. — Le budget japonais pour 1905-1906, par M. J. FRANCONIE, 68. — La situation politique après la bataille de Moukden, par M. ROBERT DE CAIX, 99. — Les perspectives de paix, 147. — La neutralité française, 148. — Les espérances de paix, 230. — Les

négociations de paix, par R. C., 271, 301. — La mission du marquis Ito, 278. — La guerre, par M. JEAN DE PLAMONT, 337. — Le traité de paix entre la Russie et le Japon, par R. C., 373. — Les suites financières de la guerre russo-japonaise, par M. J. FRANCONIE, 427. — L'opinion américaine et la guerre russo-japonaise (Conférence de M. R. DE CAIX, 137. — Les campagnes de Mandchourie (conférence de M. R. KANN), 219.

## ASIE FRANÇAISE

*Articles.* — La défense de l'Indo-Chine, par R. C., 57. — Les Guinées de l'Inde et de l'Indo-Chine, par UN COLON, 116. — Les communications télégraphiques entre la France et l'Indo-Chine, par E. P., 185. — Le commerce des arachides à Pondichéry, par le Dr CHARLES VALENTINO, 186. — L'agriculture et l'industrie dans l'Inde française, par M. CHARLES VALENTINO, 319. — L'emprunt indo-chinois, par M. J. FRANCONIE, 378. — L'organisation judiciaire de l'Indo-Chine, par M. EDOUARD PAYEN, 381. — La politique française à Kouang-tchéououan, par R. C., 425. — Souvenirs de la conquête du Tonkin (variété), par M. CHALVAN, 124. — Le lieutenant Grillières, 223, 297, 370. — Le système des voies ferrées en Indo-Chine, conférence du capitaine COTTES, 51. — Le Jute dans nos colonies d'Extrême-Orient, par EDOUARD PAYEN, 472.

*Chroniques.* — La délimitation franco-siamoise, 34. — Le départ du général Coronat, 34. — Les budgets indo-chinois, 35. — La province de Ha-dong, 35. — Réorganisation de la garde indigène de l'Indo-Chine, 35. — Les rapports de la justice avec les colons et les indigènes, 36. — Emigration française en Indo-Chine, 37. — Les bureaux de poste indo-chinois en Chine, 37. — Le nouveau régime de l'indigénat, 78. — Le régime du sel en Indo-Chine, 80. — Le nouveau commandant supérieur des troupes de l'Indo-Chine, 80. — Nouvelles constructions de chemins de fer, 80. — Le monopole du sel, 119. — Les piastres de commerce, 119. — Les colons et les indigènes, 119. — Résultats financiers des budgets indo-chinois au 31 décembre 1904, 159. — Les colons et la justice à l'égard des indigènes, 159. — La question monétaire en Indo-Chine, 160. — Les exportations de riz en 1904, 161. — La gabelle, 162. — Le budget de l'Indo-Chine, 197. — La commission des retraites locales de l'Indo-Chine, 197. — Les accidents du travail, 257. — Les exportations de l'Indo-Chine en denrées coloniales, 257. — Le nouveau câble sous-marin de Saïgon à Pontianak, 257. — Le retour de M. Beau, 283. — Les monopoles en Indo-Chine, 283. — La loi sur les accidents du travail en Indo-Chine, 285. — L'exportation du riz en Indo-Chine en 1904, 285. — La politique indigène, 324. — Le mouvement général de la navigation en Indo-Chine en 1904, 327. — Les administrateurs et les langues orientales, 358. — A la commission permanente du Conseil supé-

rieur de l'Indo-Chine, 358. — La taxe municipale sur les indigènes, 359. — L'organisation de la médecine indigène, 360. — Les inspecteurs des services civils, 396. — La circulation monétaire en Indo-Chine, 443. — L'éducation des indigènes, 475. — La Cour criminelle de Hanoï, 478. — Mandarins annamites en France, 478. — La direction des douanes et régies en Indo-Chine, 478. — Le commerce de l'Indo-Chine en 1904, 479.

Modifications au régime minier de l'Annam-Tonkin, 36. — La loi de Lynch au Tonkin, 79. — Les travaux sur la ligne de Lao-kay, 81. — Les tramways du Tonkin, 81. — Les travailleurs du chemin de fer du Yunnan, 120. — La commission des antiquités du Tonkin, 162. — La nouvelle sapèque tonkinoise, 197. — Création d'un journal indigène au Tonkin, 200. — Les vaccinations pratiquées au Tonkin, 285. — L'enseignement au Tonkin, 326. — Les territoires militaires au Tonkin, 326. — Indigènes et colons, 443. — Les fonctionnaires indigènes au Tonkin, 444. — Les inondations et irrigations au Tonkin, 444. — La concurrence anglaise au Tonkin, 445. — Le repeuplement du Haut-Tonkin, 481.

Le commissariat du Dariac rattaché à l'Annam, 35. — Modifications au régime minier de l'Annam-Tonkin, 36. — Rattachement du plateau des Bolovens à la province de Saravane, 121. — L'inauguration de la ligne de Thanh-hoa à Vinh, 195.

Travaux de dragage en Cochinchine, 81. — La situation de la Cochinchine, 328. — Le régime des concessions en Cochinchine, 359. — Les indigènes au Conseil colonial de Cochinchine, 396. — La sécurité en Cochinchine, 398. — La campagne rizicole de 1904-1905 en Cochinchine, 398. — Création d'une école d'hydrographie en Cochinchine, 399. — Les œuvres de bienfaisance et d'assistance en Cochinchine, 445.

Rattachement au Cambodge de la province de Stung-streng, 35. — Le concours agricole de Pnom-penh et la situation au Cambodge, 120. — La réorganisation de l'enseignement au Cambodge, 258, 396.

Rattachement au Cambodge de la province de Stung-streng, 35. — Le commissariat du Darlac rattaché à l'Annam, 35.

Territoire de Quang-tchéou-ouan, 37. — A Quang-tchéou-ouan, 285.

L'emprunt des établissements français de l'Inde, 200.

## SIAM, CHINE, JAPON ET CORÉE

*Siam.* — *Articles.* — L'exécution du traité franco-siamois, par R. C., 20. — La délimitation franco-siamoise, par R. C., 185, 266.

*Chroniques.* — La délimitation franco-siamoise entre la mer et le Grand Lac, 82. — Le budget siamois pour 1904-1905, 163. — L'emprunt siamois, 164. — La situation financière, 259. — Le développement économique du Siam, 400.

*Chine.* — *Articles.* — La question de la neutralité chinoise, 18, 66. — Le commerce anglo-chinois et le commerce franco-chinois, 29. — La réorganisation militaire de la Chine, 70. — Les douanes impériales maritimes chinoises, par M. HENRI CORDIER, 72. — Le chemin de fer du Yunnan, 108. — Sir Franck Younghusband et le Tibet, 117. — Le marché chinois : action économique des grandes Puissances en Chine, par M. FERNAND PILA, 245. — Le rachat du chemin de fer de Hankéou-Canton,

314. — Le boycottage des marchandises américaines en Chine et l'éveil du nationalisme chinois, par M. PAD, 349. — Chemins de fer chinois, 376. — Reconnaissances topographiques dans le Tibet occidental : la mission des capitaines Rawling et Ryder, par C. M., 386. — Une nouvelle politique allemande en Chine, par R. C., 412. — Les Allemands en Chine, par M. FERNAND PILA, 418. — Le régime des chemins de fer en Chine, 420, 468. — Le Pékin-Hankéou, 424. — La Chine à l'école de l'étranger, conférence de M. PAUL PELLIOU, 130. — Les civilisations hindoue et chinoise anciennes au Turkestan chinois, conférence de M. PAUL PELLIOU, 458. — L'Esprit nouveau en Chine, par R. C., 465.

*Chroniques.* — La question de l'exterritorialité, 38. — La rébellion au Kouang-toung, 39. — Le développement du service postal, 40. — Le paiement de l'indemnité de 1901, 82. — Un nouveau traité sino-portugais, 82. — Les Allemands au Chantoung, 83. — Le procès russe de Changhaï, 83. — Les Etats-Unis et la Chine, 83. — Les relations avec l'Allemagne, 122. — La mort de Mgr Favier, 164. — L'action japonaise, 164. — La mort de M. Lessar, 201. — La politique allemande, 202. — L'opinion chinoise et le régime des Chinois aux Etats-Unis, 202, 259. — Les Japonais à Port-Arthur, 260. — Les relations avec les Etats-Unis, 286. — Violences allemandes en Chine, 287. — Les Chinois et les réformes, 287. — L'indemnité pour la révolte des Boxeurs, 287. — Port-Arthur, 288. — Géologie de la Mandchourie, 288. — Au Turkestan chinois, 329. — Une mission archéologique au Turkestan chinois, 370. — Une commission d'études parlementaires, 399. — Le président Roosevelt et l'exclusion des Chinois, 399. — Les Japonais en Mandchourie, 445. — Les garnisons étrangères du Petchili, 446. — L'enquête constitutionnelle, 446. — Une interview de Yuen-Chi-Kaï, 447. — Le chemin de fer de Hankéou à Canton, 39. — Le commerce anglais et le traité Mackay, 202. — Le chemin de fer de Pékin à Hankéou, 260. — Chemin de fer anglais en Chine, 286. — Une concession minière dans la vallée du Yang-tseu, 287. — Le boycottage des produits américains, 329, 360.

— Le rachat du chemin de fer de Hankéou-Canton, 360. — Le chemin de fer de Changhaï à Nankin, 361. — Les chemins de fer, 399, 448. — L'ouverture d'un nouveau port, 400. — Une banque autrichienne pour l'Extrême-Orient, 400. — Les facultés du contribuable chinois, 446. — Un traité japonais relatif à la Mandchourie, 481. — Un accord sino-allemand, 482. — Les étudiants chinois à Tokyo, 482.

**Japon.** — *Articles.* — La nourriture du soldat japonais, par M. MAURICE BURET, 17. — Les relations franco-japonaises, 67. — Le budget japonais pour 1905-1906, par M. J. FRANCONIE, 68. — Les Japonais en Corée, 151. — L'alliance franco-japonaise, 245. — La mission du marquis Ito, 278. — La nouvelle alliance anglo-japonaise, par R. C., 344. — La liquidation de la guerre, 482. — Subventions à la navigation japonaise, par M. L. D., 483.

*Chroniques.* — Les conditions du commerce japonais, 40. — Le commerce extérieur, 122. — Les relations avec l'Empire britannique, 165. — La question de l'impôt sur les concessions étrangères, 203. — Statistique des touristes au Japon, 330. — Les livres étrangers au Japon, 330. — L'armée japonaise, 400. — Le développement du commerce, 400. — La guerre et le développement de la marine marchande japonaise, 401. — L'Australie et l'immigration japonaise, 403. — Les étudiants chinois au Japon, 403. — Une colonie militaire japonaise au Mexique, 403. — L'alliance anglo-japonaise et la politique de l'Angleterre en Extrême-Orient, 448. — La représentation à l'étranger, 450. — L'Australie et l'immigration asiatique, 450. — Commerce japonais, 485.

**Corée.** — *Chroniques.* — Désordres intérieurs, 40. — La construction des chemins de fer, 40. — Une conspiration anti-japonaise, 122. — Chemins de fer, 122. — Un emprunt, 288. — Les tarifs des chemins de fer, 288. — Désordres à Séoul, 330. — Les Coréens et l'occupation japonaise, 403. — Un nouveau traité avec le Japon, 450. — Le protectorat japonais, 483.

## ASIE RUSSE

*Articles.* — Les Russes et la culture du coton, par M. PAUL LABBÉ, 111. — Le chemin de fer de Merv à Kouchk, par E. N., 383. — Projets de voies ferrées en Asie russe, par M. PAUL LABBÉ, 433.

*Chroniques.* — L'exploration du bassin de la Khatanga, 42. — Les Russes et le Dalai-Lama, 83. — Un dernier mot sur le baron Toll, 84. — L'émir de Boukhara, 123. — Les Allemands au Caucase, 204. — L'agitation populaire en Sibérie, 261. — Comités pour l'exploration de l'Asie russe, 288. — A la Nouvelle-Zemble, 291. — La rivalité des populations du Caucase, 330. — Une députation kirghize à Saint-Pétersbourg, 362. — Le troisième centenaire de Tomsk, 362. — La colonisation par l'armée de Mandchourie, 404. — Les Orotchones, 405. — Port de Vladivostok, 451. — Les nouvelles richesses de la Transbaïkalie, 41. — Le transport des céréales et du beurre par le Transsibérien en 1902, 41. — Commerce extérieur du Turkestan, 42. — Sur les bords de la Caspienne, 43. — Statistique générale du Transsibérien, 84. — Voies

de communication, 84. — Le Transsibérien, 122, 165. — Commerce aux frontières russo-chinoises en 1902, 123. — Colons allemands en Sibérie, 123. — Exploration et exploitation de la Sibérie, 123. — Main-d'œuvre en Sibérie, 123. — Transport économique du pétrole du Caucase en Perse et en Russie d'Europe, 124. — Foire d'Irbit, 124. — Découverte d'antimoine, 124. — La navigation dans les mers de Barents et de Kara, 124. — Une nouvelle voie de pénétration en Asie, 165. — La jonction du Transcaspien et du Transsibérien, 203. — Le Transmandchourien, 203. — Les charbonnages de Sakhaline, 203. — Prix de revient et rendement des cultures sibériennes, 204. — Les voies ferrées du Caucase, 204. — La culture du thé au Caucase, 204. — Terrains naphthifères, 205. — Le naphte au Turkestan, 260. — Omsk, 261. — La culture du tabac, 261. — Voies fluviales sibériennes, 261. — Le dernier recensement russe, 289. — Les pêcheries russes d'Extrême-Orient, 289. — Les fabriques de sel de la Sibérie centrale, 290. — L'élevage chez les Turcomans, 290. — Région naphthifère de l'Emba,

290. — Le platine de l'Oural, 330. — Le développement des chemins de fer, 404. — Droits producteurs pour la Sibérie, 404. — Les Allemands au Caucase, au Turkestan et en Sibérie, 405. — Une grande Société d'exportation, 405. — Le désastre de Bakou, 405. — Le commerce de Boukhara, 406. — Les bateaux à vapeur sur l'Obi et l'Énisséï, 406. — La viticulture au Caucase,

406. — Statistique de la Sibérie cultivée occidentale, 451. — Le cuivre de l'Altaï et les steppes kirghizes, 452. — La flore de l'Altaï, 452. — Les troupes russes de l'Asie Centrale, 484. — Pèlerinage à la Mecque, 484. — Régime des fleuves sibériens, 484. — Les Bogari, 485. — Les lacs Tcharkal et Indière, 486. — L'élevage en Transbaikalie, 486.

## TURQUIE ET ARABIE

**Turquie.** — *Chroniques.* — Les Allemands et le pétrole en Mésopotamie, 43. — Négociations franco-turques, 85. — Les chemins de Syrie, 86. — Les troubles du Yémen, 125. — Construction du chemin de fer de l'arrière-pays d'Aden, 125. — La situation économique des vilayets arméniens en 1903 et 1904, 125. — Les négociations franco-turques, 166. — La France et les Syriens à Haïti, 206. — Le chemin de fer Smyrne-Aïdin, 207. — Projet d'agrandissement de la douane de Smyrne, 207. — Smyrne. L'importation des sucres français, 208. — Le mouvement arabe, 331. — La conspiration arménienne de Smyrne (lettre de M. ALBERT VOGT), 363. — Le chemin de fer de Bagdad, 407. — L'ouverture du chemin de fer de Caïffa à Derah, 407.

**Arabie.** — *Articles.* — Un différend franco-anglais à Mascate, 22. — Les boutriers de Mascate, protégés français, 105. — L'Angleterre et l'Islam en Arabie, 149. — Cheick-Saïd, 153. — L'arbitrage de Mascate, par M. CHARLES MOUREY, 311. — Choses d'Arabie, 333. — La révolte arabe, 436.

*Chroniques.* — La délimitation de l'arrière-pays d'Aden, 43. — L'insurrection de l'Yémen, 166, 209, 262, 291,

331, 407. — Les Anglais à Koueït, 210. — La question des boutres de Mascate, 210, 262, 291. — Mort du grand chérif de la Mecque, 291. — Le protectorat d'Aden, 292. — Mouvement commercial de Mascate d'avril 1904 à avril 1905, 407. — La piraterie dans la mer Rouge, 408.

**Afghanistan.** — *Article.* — La mission anglaise à Caboul, 106.

**Perse.** — *Articles.* — La rivalité commerciale de l'Angleterre et de la Russie en Perse, par M. JACQUES BARDOUX, 438.

*Chroniques.* — Bouchir : les inondations; la situation économique, 44. — La mission commerciale anglaise en Perse, 126. — Réformes militaires, 166. — Désordres dans le Khorassan, 167. — L'action de l'Angleterre, 214. — Sur la frontière du Turkestan russe, 214. — Commerce général de la Perse pendant l'année 1903-1904, 293. — Une grève commerciale dans le Sud, 294. — Le commerce russe, 331. — La frontière du Seïstan, 364, 408. — Projets de chemins de fer russes, 364. — Une école franc-musulmane, à Tauris, 408.

## ASIE ANGLAISE

*Articles.* — L'Indo-Chine anglaise et l'autonomie birmane, 24. — La question de l'organisation de l'armée des Indes, par C. M., 281. — Cinq ans de vice-royauté aux Indes (1900-1905) : Lord Curzon, sa politique intérieure et sa politique extérieure, par M. SCHIFANOIA, 380.

*Chroniques.* — Le Congrès national, 45. — La réorganisation de l'armée des Indes, 45. — La culture du coton de l'Inde, 46. — La récolte de riz en Birmanie, 46. — Les cotonnades anglaises dans l'Inde, 86. — Serpents et fauves, 86, 454. — La production de l'indigo, 127. — La situation financière de l'Inde, 167. — Les troupes russes sur la frontière afghane, 167. — Les exportations de riz de Birmanie, 167. — La défense de la frontière du Nord-Ouest, 211. — Le commerce de l'Inde anglaise en 1904-1905, 213. — Dans les États chans de Birmanie, 214. — Sur la frontière Nord-Ouest de l'Inde, 294. — La peste dans l'Inde, 295. — Le traité anglo-chinois relatif

au Tibet, 295. — Le nouveau vice-roi de l'Inde, 332. — Un chemin de fer vers l'Afghanistan, 332. — L'industrie cotonnière de l'Inde, 332. — Le commerce du port de Bombay en 1903-1904, 332. — Création d'une nouvelle province dans l'Inde, 365. — Le commerce de la Birmanie en 1904, 366. — Le partage du Bengale, 409. — L'Inde anglaise et le Bhoutan, 409. — Nouveaux chemins de fer dans l'Inde, 409. — Une industrie qui disparaît, 410. — La production du charbon de l'Inde en 1904, 410. — Statistique des cultures à Ceylan, 410. — La culture du caoutchouc à Ceylan, 410. — Une mission chinoise à Ceylan, 411. — Le commerce de la Birmanie avec le Yunnan, 411. — La culture du coton à Chypre, 412. — Le voyage du prince de Galles dans l'Inde, 453. — Le port de Kurrachee, 453. — Le nouveau ministre de l'Inde, 487. — La culture du caféier dans l'Inde, 487. — La culture et le commerce du thé dans l'Inde, 488.

## AUSTRALASIE

**Articles.** — La politique américaine aux Philippines, 235. — Le gouvernement de l'Insulinde : une expédition à Célèbes, 356.

**Chroniques.** — Projets de chemins de fer, 47. — Iles Hawaï, 47. — Les États-Unis et les Philippines, 127. — Les Américains des Philippines et le Japon, 334. — Les Anglais à Bornéo, 454, 489.

## CARTES, GRAPHIQUES ET PORTRAITS

**Cartes.** — L'île de Sumatra, 9. — Presqu'île de Liaotoung, 26. — L'Indo-Chine et le Tonkin (itinéraire du capitaine Cottés), 53. — La Mandchourie (croquis), 61. — Environs de Moukden (Mandchourie), 93. — Chemin de fer du Yunnan, 109. — La Mandchourie (Moukden-Kirin-Kharbin), 141, 177. Moukden (croquis), 142. — Cheick-Saïd, 153. — Le Seu-Tchouan (Chine), 172. — L'Annam, 179. — L'Inde française, 191. — Le détroit de Corée, 225. — Frontière franco-siamoise : croquis de la frontière entre le Grand Lac et le golfe de Siam, 267. — L'île de Sakhaline et les Kouriles, 275. — La Province maritime (Sibérie orientale), 276. — Itinéraire de la mission Grillières (1903), 299. — L'île de Sakhaline et la Province Maritime (Sibérie), 303. — La Transcaspië : Chemin de fer de Merv à Kouchk avec embranchements

projetés ou en construction, 384. — Le Transcaspien, 384. — Nepal et Tibet (mission des capitaines Rawling et Ryder), 387. — Marches de l'Afghanistan (de Lahore à Kaboul), 391. — Chemins de fer du Pendjab et du Nord-Ouest des Indes anglaises, 393. — Territoire allemand du Chantoung, 419. — Enclave française de Kouang-tcheou-ouan, 426. — Les chemins de fer de Chine, 476. — Le Turkestan chinois, 461.

**Graphiques.** — Graphique du mouvement d'exportation des arachides à Pondichéry, 190. — Graphique du combat de Chiou-chan-pou (Mandchourie), 220-221. — Graphique comparatif des fonds russes et des fonds japonais, 429.

**Portraits.** — Portrait du lieutenant Grillières, 298.

## BIBLIOGRAPHIE

Le Transsibérien (KOULOMZINE et LEGRAS), 48. — La politique franco-anglaise et l'arbitrage international, par M. GABRIEL LOUIS-JARAY, 88. — L'année cartographique, dressée et rédigée sous la direction de M. F. SCHRADER : Quatorzième supplément (1904), 88. — L'expédition de Chine de 1857-1858, par M. H. CORDIER, 128. — Hongkong : le passé et le présent, par M. ED. CLAVERY, 168. — Les étrangers au Japon et les Japonais à l'étranger, par M. ED. CLAVERY, 216. — Journal d'un correspondant de guerre en Extrême-Orient (Japon, Corée, Mandchourie), par M. REGINALD KANN, 263. — Manuel de l'employé de commerce aux Colonies. Publication de

l'Association pour favoriser le placement gratuit des Français à l'étranger et aux Colonies, 263. — Les différentes formes cliniques et sociales de la tuberculose. Pronostic, diagnostic, par le Dr G. DAREMBERG, 264. — Le Réveil de la nation arabe, par M. NEGIB AZOURY, 264. — Impressions d'Extrême-Orient, par M<sup>me</sup> G. LE ROY-LIBERGE, 415. — Seyyèd Ali-Mohammed, dit le Bâb, par M. A.-L.-M. NICOLAS, 416. — The Far East, par M. ARCHIBALD LITTLE, 416. — The war in the Far-East (1904-1905), par le correspondant militaire du *Times*, 416. — Sibéria, par M. SAMUEL-TURNER, 456.



# COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, RUE BONAPARTE, PARIS

*Sommaire du Bulletin de Novembre 1905*

50<sup>e</sup> liste des souscripteurs.

Les Allemands en Chine. par FERNAND PILA.

Le Régime des chemins de fer en Chine.

Le Pékin-Hankéou

La Politique française à Kouang-tchéou-ouan, par R. C.

Les Suites financières de la guerre russo-japonaise, par J. FRANCONIE.

Projets de voies ferrées en Asie russe, par PAUL LABBÉ.

La Révolte arabe.

La Rivalité commerciale de l'Angleterre et de la Russie en Perse d'après de récentes enquêtes, par JACQUES BARDOUX

Asie Française : La circulation monétaire en Indo-Chine. — Indigènes et colons. — Les fonctionnaires indigènes au Tonkin. — Les inondations et irrigations au Tonkin. — La concurrence anglaise du Tonkin. — Les œuvres de bienfaisance et d'assistance en Cochinchine.

Chine : Les Japonais en Mandchourie. — Les garnisons étrangères du Petchili. — Les familles du contribuable chinois. — L'enquête constitutionnelle. — Une interview de Yuen-Chi-Kai. — Chemins de fer en Chine.

Japon : L'alliance anglo-japonaise et la politique de l'Angleterre en Extrême-Orient. — La représentation à l'étranger. — L'Australie et l'immigration asiatique.

Corée : Un nouveau traité avec le Japon.

Asie Russe : Port de Vladivostok. — Statistique de la Sibérie cultivée occidentale. — Le cuivre dans l'Altaï et les steppes kirghizes. — La flore de l'Altaï.

Asie Anglaise : Le voyage du prince de Galles dans l'Inde. — Le port de Kurrachee. — Fauves et serpents dans l'Inde.

Australasie : Les Anglais à Bornéo.

Nominations officielles.

Bibliographie.

## CARTES ET GRAPHIQUES

Territoire allemand du Chantoung.

Enclave française de Kouang-tchéou-ouan.

Graphique comparatif des fonds russes et des fonds japonais.

---

ENVOI SUR DEMANDE D'UN NUMÉRO  
SPÉCIMEN GRATUIT

---

## COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Vice-Président de la Chambre des Députés, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, \*, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,  
Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oniol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;  
Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
C. Gabiat, ancien député ;  
Gauthiot, O. \*, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;  
A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
J. Gévelot, \*, député ;  
Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
Guieysse, député, ancien ministre ;  
J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
Prince d'Hénin, \*, député ;  
Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
De Kerjégu, député ;  
Paul Labbé, \*, explorateur ;  
Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
Pierre Leroy-Beaulieu ;  
Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
Commandant Levé \* ;  
Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;  
M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
Claudius Madrolle, explorateur ;  
Marmottant, avoué ;  
Mége, ancien député ;  
Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;  
Maurice Ordinaire, ancien député ;  
L. Pélatan, \*, ingénieur des mines ;  
D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;  
Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
Revon, \*, I. C., ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
Albin Rozet, député ;  
Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
Saint-Germain, sénateur ;  
Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Vice-Président de la Chambre des Députés, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, \*, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oniol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;  
Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, ancien député ;

Gauthiot, O. \*, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;

Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;

J. Gévelot, \*, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, \*, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, \*, explorateur ;

Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;

Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;

Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;

Pierre Leroy-Beaulieu ;

Lesueur, \*, ancien sénateur ;

Commandant Levé \* ;

Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué ;

Mège, ancien député ;

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;

Marcel Monnier, \*, explorateur ;

Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;

Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;

Maurice Ordinaire, ancien député ;

L. Pélatan, \*, ingénieur des mines ;

D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, \*, I<sup>er</sup>, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;

P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;

Stegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAÎTRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

# QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

## DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 23 Janvier 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Jeudi 26 Janvier, 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa et Beyrouth (retour par les mêmes escales, sauf Jaffa) (1).....	NIGER C. Camugli.
Angleterre <small>Pour marchandises seulement.....</small>	Vendredi 27 — midi.	Pour le Havre et Londres.....	DANUBE C. Hénon.
Grèce, Turquie et Mer Noire .....	Samedi 28 — 4 h. s.	Pour Calamata, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum (retour par La Sude au lieu de Calamata) (1) ... (1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.	SIDON C. G. Martin.

Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 5 Février 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		TOURANE C. Girard, l. de v.
--	--	--	-----------------------------------

Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 15 Février 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Freemantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. <i>(Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)</i>		SYDNEY C. X.
--	--	--	-----------------

Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 19 Février 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo avec le Sydney pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		TONKIN C. Schmitz, l. de v.
---	--	--	-----------------------------------

Djibouti, Madagascar, La Réunion, Maurice	Viâ Mahé	<b>Le Mercredi 25 Janvier 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. <i>Correspondance à Diégo-Suarez pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement).</i>	MELBOURNE C. X.
	Viâ Zanzibar	<b>Le Vendredi 10 Février 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	OXUS C. Jourdan.

## LIGNE COMMERCIALE DE L'INDO-CHINE

DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong, Hong-Kong et Changhaï	1 <sup>er</sup> Janvier	10 Janvier	14 Janvier	27 Janvier	LOUQSOR C. Rebufat.
	1 <sup>er</sup> Février	10 Février	14 Février	27 Février	ANNAM C. Malaval.

<b>DÉPARTS du Havre pour Marseille</b> <small>(pour marchandises seulement)</small>	<b>Mardi 24 Janvier 1905</b>	DOURO C. Lemonnier.
	<b>Mardi 31 Janvier 1905</b>	SINAI C. A. Martin.

## DÉPARTS DE BORDEAUX

Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le Vendredi 3 Février 1905</b> Pour Porto (Leixoiés), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévidéo et Buenos-Ayres.	ATLANTIQUE C. Le Troadec, l. de v.
	<b>Le Vendredi 17 Février 1905</b> Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévidéo et Buenos-Ayres. <i>(1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Paranaïgua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas, et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.</i>	CHILI C. Lartigue.

### S'ADRESSER

- A Paris** : Pour passages et renseignements, rue Vignon, 1 et boulevard de la Madeleine, 14.  
Pour les marchandises, place de la République, 10.
- A Marseille** : Pour passages et renseignements, au bureau d'inscription, rue Cannebière, 16.  
Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.
- A Bordeaux** : Allées d'Orléans, 20. — **A Lyon** : place des Terreaux, 7. — **Au Havre** : boulevard de Strasbourg, 117.
- A Dunkerque** : A la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord pour les services combinés.  
A MM. P. Carlier et C<sup>ie</sup> pour la ligne commerciale de l'Indo-Chine.
- A Anvers** : A MM. Gellatly, Hankey et C<sup>ie</sup>, Plaine van Schoonbeke.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

Vient de paraître :

# ATLAS

DES

## COLONIES FRANÇAISES

dressé par ordre du Ministère des Colonies

PAR PAUL PELET

**27 Cartes et 50 cartons en 8 couleurs**

avec un **Texte explicatif de 78 pages** et un **Index de 34 000 noms**

Un volume in-4° colombier (62×42), relié toile, prix net : **30 fr.**

### LISTE DES CARTES CONTENUES DANS L'ATLAS

Numéros des planches.	Echelles.	Numéros des planches.	Echelles.
1. Colonies françaises (Planisphère).	1/75.000.000	15. Madagascar et dépend. (nord).	1/2.000.000
2. Afrique française.	1/15.000.000	16. — (centre).	—
3. Algérie (Province d'Oran).	1/1.000.000	17. — (sud).	—
4. — (Province d'Alger).	—	18. — (Imérina).	1/1.000.000
5. — (Prov. de Constantine).	—	19. — (Betsiléo).	—
6. Tunisie.	—	20. Indo-Chine franç. (feuille nord).	1/2.500.000
7. Sahara algérien et tunisien.	1/2.500.000	21. — (feuille sud).	—
8. Bas-Sénégal.	1/1.000.000	22. Tonkin : Le Delta.	1/500.000
9. Afrique occidentale (Sénégal).	1/3.000.000	23. { Inde . . . . .	1/20.000.000
10. — (Guinée française et Côte-d'Ivoire).	—	{ Guyane . . . . .	1/2.000.000
11. — (Dahomey).	—	24. Guadeloupe, Martinique, Saint-Pierre et Miquelon.	1/500.000
12. Congo (feuille sud).	—	25. Nouvelle-Calédonie et dépendances.	1/1.000.000
13. — (feuille nord : Haut-Oubangui et Chari).	—	26. Polynésie. Etablissements français de l'Océanie.	1/6.000.000
14. Côte française des Somali et dépendances.	—	27. Points d'appui de la Flotte.	1/250.000

Les Cartes de l'Atlas des Colonies françaises peuvent être vendues séparément.

Prix de chaque carte (n° 1 à 26) . . . . . **1 fr. 25**

Prix de la carte n° 27. . . . . **60 cent.**

ENVOI **FRANCO** DU PROSPECTUS **ATLAS DES COLONIES FRANÇAISES**, SUR DEMANDE.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Vice-Président de la Chambre des Députés, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, \*, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, ancien député ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;

Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;

J. Gévelot, \*, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, \*, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, \*, explorateur ;

Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;

Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;

Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;

Pierre Leroy-Beaulieu ;

Lesueur, \*, ancien sénateur ;

Commandant Levé, \* ;

Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué ;

Mège, ancien député ;

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;

Marcel Monnier, \*, explorateur ;

Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;

Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;

Maurice Ordinaire, ancien député ;

D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, \*, I<sup>er</sup>, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;

P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;

Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discessions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

**GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50**

# QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

## PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

### DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 27 Mars 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Jcudi 30 Mars, 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales, et Jaffa) (1).....	SALAZIE C. de Bellegarde.
Naples, Grèce, Turquie, Syrie	Jcudi 30 — —	Pour Naples, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Smyrne, Vathy, Beyrouth, Larnaca, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli et Beyrouth (1).....	ORÉNOQUE C. Protet. MÉDOC C. Casanova.
Angleterre (Pour marchandises seulement).....	Vendredi 31 — midi.	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en en fûts).....	MEMPHIS C. Liparelli.
Grèce, Turquie et Mer Noire	Samedi 1 <sup>er</sup> Avril, 4 h. s.	Pour Patras, Syra, Salonique, Constantinople, Odessa (retour par les mêmes escales) (1).....	

(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.

Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 2 Avril 1905, à 4 heures du soir</b>		ERNEST-SIMONS C. Bourdon, l. de v.
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta ; à Singapore pour Batavia ; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong ; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		

Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles Hébrides	<b>Le Mercredi 12 Avril 1905, à 11 heures du matin</b>		VILLE DE LA CIOTAT C. Etienne.
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		

Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie, Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 16 Avril 1905, à 4 heures du soir</b>		POLYNÉSIE C. Broc, l. de v.
	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo avec la Ville de la Ciotat pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides ; à Singapore pour Batavia ; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong ; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		

Djibouti	Viâ Zanzibar	<b>Le Lundi 10 Avril 1905, à 11 heures du matin</b>	MELBOURNE C. Lacarrière.
Madagascar		Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	
La Réunion	Viâ Mahé	<b>Le Mardi 25 Avril 1905, à 4 heures du soir</b>	OXUS C. Jourdan.
Maurice		Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. Correspondance à Diégo-Suarez pour Nossi-Bé, Analalave Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement).	

### LIGNE COMMERCIALE D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

(Départs mensuels et à dates fixes pour Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong, Hong-Kong et Changhaï).

Départs de Dunkerque (10 Mars), du Havre (14 Mars), de Marseille (27 Mars) pour Saïgon et Haïphong seulement.....	SINAI C. A. Martin.
Départs d'Anvers (1 <sup>er</sup> Avril), pour Hankow seulement.....	KOUANG-SI C. Ch. Baretge.
Départs de Dunkerque (10 Avril), du Havre (14 Avril), de Marseille (27 Avril) pour Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong, Hong-Kong et Changhaï.....	EL-KANTARA C. Lemonnier.

<b>DÉPARTS du Havre pour Marseille</b> (pour marchandises seulement)	<b>Mardi 28 Mars 1905</b>	BOSPHORE C. Eschenauërr.
	<b>Mardi 4 Avril 1905</b>	DORDOGNE C. Lassince.

### DÉPARTS DE BORDEAUX

Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le Vendredi 31 Mars 1905</b>	CORDILLÈRE C. Richard, l. de v.
	Pour Porto (Leixoes), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévidéo et Buenos-Ayres.	
	<b>Le Vendredi 14 Avril 1905</b>	ATLANTIQUE C. Le Troadec, l. de v.
	Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévidéo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Parañagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas, et Porto-Alegre, pour marchandises seulement.	

### S'ADRESSER

<b>A Paris</b>	Pour passages et renseignements, rue Vignon, 1, et boulevard de la Madeleine, 44. Pour les marchandises, place de la République, 10.
<b>A Marseille</b>	Pour passages et renseignements, au bureau d'inscription, rue Cannebière, 16. Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.
<b>A Bordeaux</b>	Allées d'Orléans, 20. — <b>A Lyon</b> : place des Terreaux, 7. — <b>Au Havre</b> : boulevard de Strasbourg, 117.
<b>A Dunkerque</b>	A MM. P. Carlier et C <sup>ie</sup> pour la ligne commerciale d'Indo-Chine et d'Extrême-Orient.
<b>A Anvers</b>	A la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord pour toutes les autres lignes. A MM. Gellatly, Hankey et C <sup>ie</sup> , Plaine van Schoonbeke.

## COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Vice-Président de la Chambre des Députés, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, \*, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
 Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
 Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
 Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
 Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
 Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
 Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
 Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
 Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
 Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
 Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
 De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
 Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
 Paul Bourde, \* ;  
 Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
 Comte Jean de Castellane ;  
 J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
 Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
 A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
 Baron Denys Cochin, député ;  
 Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
 J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
 Jean Darcy ;  
 C. Depincé, \* ;  
 J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
 Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
 E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;  
 Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
 C. Gabiat, ancien député ;  
 A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
 Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
 J. Gévelot, \*, député ;  
 Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
 Guieysse, député, ancien ministre ;  
 J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
 Prince d'Hénin, \*, député ;  
 Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
 De Kerjégu, député ;  
 Paul Labbé, \*, explorateur ;  
 Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
 Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
 Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
 Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
 Pierre Leroy-Beaulieu ;  
 Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
 Commandant Levé, \* ;  
 Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;  
 M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
 Claudius Madrolle, explorateur ;  
 Marmottant, avoué ;  
 Mège, ancien député ;  
 Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
 Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
 Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
 Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
 Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;  
 Maurice Ordinaire, ancien député ;  
 D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
 De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
 Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
 Ch. Prévet, O. \*, sénateur ;  
 Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
 Revon, \*, I. \*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
 P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
 Albin Rozet, député ;  
 Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
 Saint-Germain, sénateur ;  
 Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
 Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
 S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
 J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
 Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

# ATLAS

DES

# COLONIES FRANÇAISES

dressé par ordre du Ministère des Colonies

PAR PAUL PELET

27 Cartes et 50 cartons en 8 couleurs

avec un **Texte explicatif** de 78 pages et un **Index** de 34 000 noms

Un volume in-4° colombier (62×42), relié toile, prix net : **30 fr.**

## LISTE DES CARTES CONTENUES DANS L'ATLAS

Numéros des planches.	Echelles.	Numéros des planches.	Echelles.
1. Colonies françaises (Planisphère).	1/75.000.000	15. Madagascar et dépend. (nord).	1/2.000.000
2. Afrique française.	1/15.000.000	16. — (centre)	—
3. Algérie (Province d'Oran).	1/1.000.000	17. — (sud)	—
4. — (Province d'Alger).	—	18. — (Imérina).	1/1.000.000
5. — (Prov. de Constantine).	—	19. — (Betsiléo).	—
6. Tunisie.	—	20. Indo-Chine franç. (feuille nord).	1/2.500.000
7. Sahara algérien et tunisien.	1/2.500.000	21. — (feuille sud).	—
8. Bas-Sénégal.	1/1.000.000	22. Tonkin : Le Delta.	1/500.000
9. Afrique occidentale (Sénégal).	1/3.000.000	23. { Inde . . . . .	1/20.000.000
10. — (Guinée française et Côte- d'Ivoire).	—	{ Guyane . . . . .	1/2.000.000
11. — (Dahomey)	—	24. Guadeloupe, Martinique, Saint- Pierre et Miquelon.	1/500.000
12. Congo (feuille sud).	—	25. Nouvelle-Calédonie et dépen- dances . . . . .	1/1.000.000
13. — (feuille nord : Haut-Ou- bangui et Chari)	—	26. Polynésie. Etablissements fran- çais de l'Océanie.	1/6.000.000
14. Côte française des Somali et dé- pendances.	—	27. Points d'appui de la Flotte.	1/250.000

Les Cartes de l'Atlas des Colonies françaises peuvent être vendues séparément.

Prix de chaque carte (n° 1 à 26) . . . . . **1 fr. 25**

Prix de la carte n° 27. . . . . **60 cent.**

ENVOI FRANCO DU PROSPECTUS **ATLAS DES COLONIES FRANÇAISES**, SUR DEMANDE.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Challey-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, ancien député ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;

Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;

J. Gévelot, \*, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, \*, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, \*, explorateur ;

Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;

Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;

Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;

Pierre Leroy-Beaulieu ;

Lesueur, \*, ancien sénateur ;

Commandant Levé \* ;

Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué ;

Mège, ancien député ;

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;

Marcel Monnier, \*, explorateur ;

Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;

Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;

Maurice Ordinaire, ancien député ;

D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, \*, I. \*\*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;

P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;

Stegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'ŒUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours, agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

**GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50**

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	{ France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	{ Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 22 Mai 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie Naples, Grèce, Turquie, Syrie.....	Jeudi 25 Mai, 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales, et Jaffa) (1).....	EQUATEUR C. X.
Angleterre (Pour marchandises seulement.....) Grèce, Turquie et Mer Noire.....	Jeudi 25 — — Vendredi 26 — midi. Samedi 27 — 4 h. s.	Pour Naples, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Smyrne, Vathy, Beyrouth, Larnaca, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli et Beyrouth (1)..... Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en en fûts)..... Pour Patras, Syra, Salonique, Constantinople, Odessa (retour par les mêmes escales) (1).....	YANG-TSÉ C. A. Tivolle. CHARENTE C. Ghilini. BAGDAD C. D. Baretge.

(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.

Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 28 Mai 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haiphong; 2° pour Bangkok.	TOURANE C. Girard, l. de v.
--	--	-----------------------------------

Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 7 Juin 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)	NÉRA C. Schmitz, l. de v.
--	--	---------------------------------

Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 11 Juin 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo avec la Néra pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haiphong; 2° pour Bangkok.	TONKIN C. Charbonnel, l. de v.
---	--	--------------------------------------

Djibouti Madagascar La Réunion Maurice	<b>Le Jeudi 25 Mai 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. Correspondance à Diégo-Suarez : 1° Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morondava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement); 2° à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Valomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.	NATAL C. Fabre.
	<b>Le Samedi 10 Juin 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	DJEMNAH C. Durrande, l. de v.

LIGNE COMMERCIALE D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haiphong, Hong-Kong et Changhaï	1 <sup>er</sup> Mai	10 Mai	14 Mai	27 Mai	HIMALAYA C. Marquis.
	1 <sup>er</sup> Juin	10 Juin	14 Juin	27 Juin	LAOS C. Abel.

<b>DÉPARTS du Havre pour Marseille</b> (pour marchandises seulement)	<b>Mardi 23 Mai 1905</b> <b>Mardi 30 Mai 1905</b>	CRIMÉE C. Bruno. MEDOC C. Froment.
---	--	---

DÉPARTS DE BORDEAUX

Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le Vendredi 26 Mai 1905</b> Pour Porto (Leixoès), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévidéo et Buenos-Ayres. <b>Le Vendredi 9 Juin 1905</b> Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévidéo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Parañagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas, et Porto-Altègre, pour marchandises seulement.	MAGELLAN C. Dupuy-Fromy, l. de v. CORDILLÈRE C. Richard, l. de v.
---	--	--

S'ADRESSER

- A Paris : Pour passages et renseignements, rue Vignon, 1, et boulevard de la Madeleine, 14. Pour les marchandises, place de la République, 10.
- A Marseille : Pour passages et renseignements, au bureau d'inscription, rue Cannebière, 16. Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.
- A Bordeaux : Allées d'Orléans, 20. — A Lyon : place des Terreaux, 7. — Au Havre : boulevard de Strasbourg, 117.
- A Dunkerque : A MM. P. Carlier et C<sup>ie</sup> pour la ligne commerciale d'Indo-Chine et d'Extrême-Orient.
- A Anvers : A MM. Gellatly, Hankey et C<sup>ie</sup>, Plaine van Schoonbeke.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

**Président :** M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

**Vice-présidents :** MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

**Directeur général :** Colonel DE LA PANOUSE, O. \*

**Secrétaire général :** A. JOUANNIN ;

**Trésorier :** CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

**Membres :**

**MM.**

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Orliol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'École libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'École des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Daroy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;  
Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
C. Gabiat, ancien député ;  
A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
J. Gévelot, \*, député ;  
Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
Guieysse, député, ancien ministre ;  
J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
Prince d'Hénin, \*, député ;  
Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
De Kerjégu, député ;  
Paul Labbé, \*, explorateur ;  
Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
Pierre Leroy-Beaulieu ;  
Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
Commandant Levé \* ;  
Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'École des Sciences politiques ;  
M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
Claudius Madrolle, explorateur ;  
Marmottant, avoué ;  
Mége, ancien député ;  
Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;  
Maurice Ordinaire, ancien député ;  
D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;  
Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
Revon, \*, I. \*\*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
Albin Rozet, député ;  
Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
Saint-Germain, sénateur ;  
Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'ŒUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAÎTRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 26 Juin 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Judi 29 Juin, 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd Jaffa et Beyrouth (retour par les mêmes escales, sauf Jaffa) (1).....	SÉNÉGAL C. Vincentt.
Angleterre Grèce, Turquie et Mer Noire	Vendredi 30 — midi.	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en en fûts).....	CHARENTE C. Ghilini.
	Samedi 1 <sup>er</sup> Juillet 4 h. s.	Pour La Sude, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum (1) (retour par Calamata au lieu de La Sude).....	NEMPHIS C. Liparelli.
	(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.		
Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 5 Juillet 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Freemantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		DUMBÉA C. Boyer,
Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 9 Juillet 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo avec la Dumbéa pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haiphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		ARMAND-BÉHIC C. Guionnet,
Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 23 Juillet 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haiphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		ERNEST-SIMONS C. Bourdon, l. de v.
Djibouti Madagascar La Réunion Maurice	Viâ Zanzibar	<b>Le Lundi 10 Juillet 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	OXUS C. Jourdan.
	Viâ Mahé	<b>Le Mardi 25 Juillet 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. Correspondance à Diégo-Suarez : 1 <sup>o</sup> Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement); 2 <sup>o</sup> à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Valomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.	IRRAQUADDY C. Riquier, l. de v.

LIGNE COMMERCIALE D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haiphong, Hong-Kong et Changhaï	1 <sup>er</sup> Juin	10 Juin	14 Juin	27 Juin	LAOS C. Abel.
	1 <sup>er</sup> Juillet	10 juillet	14 juillet	27 juillet	LOUQSOR C. Rebufat.
DÉPARTS du Havre pour Marseille (pour marchandises seulement)			Mardi 27 Juin 1905		GUADIANA C. Queirolo.
			Mardi 4 Juillet 1905		MEDOC C. Froment.

DÉPARTS DE BORDEAUX

Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le Vendredi 7 Juillet 1905</b> Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévidéo et Buenos-Ayres.	CHILI C. Olivier,
	<b>Le Vendredi 21 Juillet 1905</b> Pour Porto (Leixões), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévidéo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Parafagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas, et Porto-Àlègre, pour marchandises seulement.	AMAZONE C. Lidin, l. de v.

S'ADRESSER

A Paris	Pour passages et renseignements, rue Vignon, 1, et boulevard de la Madeleine, 14. Pour les marchandises, place de la République, 10.
A Marseille	Pour passages et renseignements, au bureau d'inscription, rue Cannebière, 16. Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.
A Bordeaux	Allées d'Orléans, 20. — A Lyon : place des Terreaux, 7. — Au Havre : boulevard de Strasbourg, 117.
A Dunkerque	A MM. P. Carlier et C <sup>ie</sup> pour la ligne commerciale d'Indo-Chine et d'Extrême-Orient.
A Anvers	A la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord pour toutes les autres lignes. A MM. Gellatly, Hankey et C <sup>ie</sup> , Plaine van Schoonbeke.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

**Président :** M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur, Président du groupe colonial de la Chambre.

**Vice-présidents :** MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député.

**Directeur général :** Colonel DE LA PANOUSE, O. \*

**Treasorier :** CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

**Membres :** MM. Adam, député; Prince d'Arénberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française; Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France; Marquis de Barthélemy, explorateur; Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut; Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire; Marc Bel, ingénieur civil des mines; Commandant Bergier, O. \*, président de la Dette publique ottomane; Bertin, O. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales; Benoit-Oriol, O. \*, ancien député; Bous d'Anty, \*, consul de France; De Billy, administrateur des Chemins de Fer; Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale; Paul Bourde, \*; Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour; Comte Jean de Cassellane; J. Chastellier, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'École libre des Sciences Politiques; Charles-Roux, O. \*, ancien député; A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale; Baron Denys Cochin, député; Henri Cordier, \*, professeur à l'École des Langues Orientales; J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce de l'Inde; Jean Deroy; C. Depinè; J. Develle, ancien ministre, ancien député; Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine; Ed. Duhes, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés.

**Tables.**

**F. ETIENNE.**

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes; Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres; C. Gabiat, ancien député; A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain; Gervais-Courtellemont, \*, explorateur; J. Gevelot, \*, député; Comte J. de Gontaut-Biron, député; Guileysse, député, ancien ministre; J. Haussmann, O. \*, receveur des finances; Prince d'Hénin, \*, député; Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie; De Kérjégou, député; Paul Labbé, \*, explorateur; Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes; Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris; Léclerc, O. \*, ingénieur en chef des mines; Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade; Pierre Leroy-Beaulieu; Lesueur, \*, ancien sénateur; Commandant Levé, \*; Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'École des Sciences politiques; M. Massieu, explorateur; Claudius Madrolle, explorateur; Marmottant, avoué; Mège, ancien député; Meillier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine; Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française; Marcel Monnier, \*, explorateur; Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial; Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député; Maurice Ordinaire, ancien député; D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer; De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat; Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française; Ch. Prévot, O. \*, sénateur; Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des Annales de Géographie; Revon, \*, ancien conseiller légiste du gouvernement japonais, professeur à la Sorbonne; P. Ristelhuber, \*, consul général de France en retraite; Albin Rozet, député; Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C. des Messageries Fluviales de Cochinchine; Saint-Germain, sénateur; Eugène Schneider, \*, député, ancien ministre; Schneider et Cie du Crésot; Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre; S. Simon, O. \*, député, ancien ministre; J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Hongkong; Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela est particulièrement vrai pour le Comité de l'Asie, tout en débattant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire nous le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transition formelle et de réajustement des équilibres essentiels d'orientation à son profit. Cette évolution peut être féconde pour la Chine, un admirable marché pacifique, ainsi le nous a plus qu'importe de quelle façon elle se réalise, mais elle est l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire d'Extrême-Orient. On voit combien il importe en présence du problème asiatique, tel que nous

## L'OEUVRE DU COMITÉ

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

**GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50**

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	{ France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	{ Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS  
**DÉPARTS DE MARSEILLE**

Du 17 Juillet 1905 aux dates suivantes

Egypte et Syrie Naples, Grèce, Turquie, Syrie	Jeu. 20 Juillet	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales et Jaffa) (1).....	ÉQUATEUR C. X.
Angleterre Grèce, Turquie et Mer Noire	Jeu. 20 midi	Pour Naples, Le Pirée, Smyrne, Bardanelles, Constantinople, Smyrne, Vathy, Beyrouth, Larnaca, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli et Beyrouth (1).....	En vente au SAGHALIEN C. X. MEDOC C. Froment. GUADIANA C. Queirolo.
	Sam. 22	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts) Pour Paris, Syrie, Salonique, Constantinople et Odessa (retour par les mêmes escales) (1).....	

Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 23 Juillet 1905, à 4 heures du soir</b>		
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saigon, Hong-Kong, Changhaï, Kobe et Yokohama. Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta ; à Singapore pour Batavia ; à Saigon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong ; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		

Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 2 Août 1905, à 11 heures du matin</b>		
	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adelaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		

Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 6 Août 1905, à 4 heures du soir</b>		
	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saigon, Hong-Kong, Changhaï, Kobe et Yokohama. Correspondances : à Colombo avec l'Australien pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides ; à Singapore pour Batavia ; à Saigon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong ; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.		

Djibouti Madagascar La Réunion Maurice	<b>Le Mardi 25 Juillet 1905, à 4 heures du soir</b>		
	Via Mahé Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. Correspondances à Diégo-Suarez : 1 <sup>o</sup> Côte Ouest de Madagascar : Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Moroundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement) ; 2 <sup>o</sup> à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Vatovandri, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.		

	<b>Le Jeudi 10 Août 1905, à 11 heures du matin</b>		
	Via Zanzibar Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.		NATAL C. Fabre.

**LIGNE COMMERCIALE D'INDO-CHINE ET D'EXTREME-ORIENT**  
 DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong, Hong-Kong, Changhaï	1 <sup>er</sup> Juillet	10 Juillet	14 Juillet	27 juillet	LOUQSOR C. Rebufat.
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong	1 <sup>er</sup> Juillet	10 Août	14 Août	27 Août	SINAI C. A. Martin.

<b>DÉPARTS du Havre pour Marseille</b> (pour marchandises seulement)	<b>Mardi 25 Juillet 1905</b>	<b>Mardi 1<sup>er</sup> Août 1905</b>	ADOUR C. Casanova. CRIMEE C. Bruno.
---	------------------------------	---------------------------------------	--

<b>DÉPARTS DE BORDEAUX</b>			
	<b>Le Vendredi 21 Juillet 1905</b>		
	Pour Porto (Leixões), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montevideo et Buenos-Ayres.		AMAZONIA C. Lidin, I. de v.
	<b>Le Vendredi 4 Août 1905</b>		
	Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montevideo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Paranaïgua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.		MAGELLAN C. Dupuy-Fromy, I. de v.

**À ADRESSER**  
 Pour les marchandises, place de la République, 10.  
 Pour les passagers et les envois, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.  
 A Paris : A MM. P. Carlier et C<sup>ie</sup> pour la ligne commerciale d'Indo-Chine et d'Extrême-Orient.  
 A Dunkerque : A la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord pour toutes les autres lignes.  
 A Anvers : A MM. Gellatly, Hankey et C<sup>ie</sup>, Plaine van Schoonbeke.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. Notices historiques des cités de Chine, par A. VISSIÈRE. Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

Grammaire Chinoise, par A. VISSIÈRE.

La Corée, par M. COURANT. — Notices historiques des Cités de Chine, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES:  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

**JIMS EMBROCATON**  
GUÉRISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, faub<sup>s</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1'40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

## DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 28 Août 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie  
Naples, Grèce, Turquie,  
Syrie

Jeudi 31 Août, 4 h. s. Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales et Jaffa) (1)

NIGER  
C. Camugli.

Angleterre (Pour marchandises  
seulement)  
Grèce, Turquie et Mer  
Noire

Jeudi 31 — — Pour Naples, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Smyrne, Rhodes, Beyrouth, Larnaca, Mersina, Alaxandrette, Lattaquié, Tripoli et Beyrouth (1)

YANG-TSÉ  
C. Bru.

Vendredi 1<sup>er</sup> Sept. midi. Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts)

CHARENTE  
C. Penon.

Samedi 2 — 4 h. s. Pour Patras, Syra, Salonique, Constantinople et Odessa (retour par les mêmes escales) (1)

GUADIANA  
C. Queirolo.

(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.

Indes, Ceylan, Australie,  
Nouvelle-Calédonie,  
Nouvelles-Hébrides

**Le Mercredi 30 Août 1905, à 11 heures du matin**

Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa.

VILLE-DE-LA-CIOTAT  
C. Etienne.

(Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)

Ceylan, Cochinchine,  
Siam,  
Tonkin, Chine et Japon  
et pour Passagers seulement,  
Australie  
Nouvelle-Calédonie  
et Nouvelles-Hébrides

**Le Dimanche 3 Septembre 1905, à 4 heures du soir**

Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama.

OcéANIE  
C. Couret.

Correspondances : à Colombo avec la Ville-de-la-Ciotat pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1<sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2<sup>o</sup> pour Bangkok.

Ceylan, Indes,  
Cochinchine, Siam,  
Tonkin, Chine et Japon

**Le Dimanche 17 Septembre 1905, à 4 heures du soir**

Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama.

SALAZIE  
C. Eschenauer.

Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1<sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2<sup>o</sup> pour Bangkok.

Djibouti  
Madagascar  
La Réunion  
Maurice

Viâ Zanzibar

**Le Dimanche 10 Septembre 1905, à 11 heures du matin**

Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Mutsamudu, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.

MELBOURNE  
C. Lacarrière.

**Le Lundi 25 Septembre 1905, à 4 heures du soir**

Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice.

OXUS  
C. Jourdan.

Correspondances à Diégo-Suarez : 1<sup>o</sup> Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement); 2<sup>o</sup> à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Vatmandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.

## LIGNES COMMERCIALES D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Hong-Kong, Changhaï, Japon.	1 <sup>er</sup> Septembre	5 Septembre	—	—	ANNAM C. Malaval. KOUANG-SI C. Barillon.
	1 <sup>er</sup> Novembre	5 Novembre	—	—	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong,	—	13 Août	17 Août	30 Août	SINAI C. Tivolle. CAOBANG C. Loquent YUNNAN C. Deprat.
	Départ supplémentaire	—	—	5 Septembre	
	—	13 Septembre	17 Septembre	30 Septembre	

**DÉPARTS**  
du Havre pour Marseille  
(pour marchandises seulement)

**Mardi 29 Août 1905**

**Mardi 5 Septembre 1905**

MEMPHIS  
C. D. Baretge.  
SIDON  
C. L. Pignol.

## DÉPARTS DE BORDEAUX

**Le Vendredi 1<sup>er</sup> Septembre 1905**

Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévideo et Buenos-Ayres.

ATLANTIQUE  
C. Le Troadec,  
l. de v.

**Le Vendredi 15 Septembre 1905**

Pour Porto (Leixões), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévideo et Buenos-Ayres.

CHILI  
C. Olivier.

(1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Paranaïagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

Directeur général: Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

## Membres :

### MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Daroy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, président de la Chambre des députés, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, ancien député ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;

Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;

J. Gévelot, \*, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, \*, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, \* explorateur ;

Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;

Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;

Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;

Pierre Leroy-Beaulieu ;

Lesueur, \*, ancien sénateur ;

Commandant Levé \* ;

Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué ;

Mège, ancien député ;

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;

Marcel Monnier, \*, explorateur ;

Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;

Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;

Maurice Ordinaire, ancien député ;

D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, \*, I. O., ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;

P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;

Stegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égayer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITE DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. Notices historiques des cités de Chine, par A. VISSIÈRE. Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

Grammaire Chinoise, par A. VISSIÈRE.

La Corée, par M. COURANT. — Notices historiques des Cités de Chine, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES:  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. - Toutes Pharmacies.

JIMS EMBROCATION

GUÉRISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 2<sup>fr</sup> 40. - Dépôt dans principales Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

## DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 2 Octobre 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Jeudi 5 Octobre 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales sauf Jaffa) (1).....	PORTUGAL C. Galletti.
Angleterre (Pour marchandises seulement.....)	Vendredi 6 — midi.	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts).....	CHARENTE C. Penon.
Grèce, Turquie et Mer Noire .....	Samedi 7 — 4 h. s.	Pour Calamata, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum (1) (retour par La Sude au lieu de Calamata). (1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.	X... C. X...
Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 15 Octobre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		TONKIN C. Charbonnel. l. de v.
Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 25 Octobre 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		NÉRA C. Schmitz l. de v.
Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 29 Octobre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo avec le Néra pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		ARMAND-BÉHIC C. Guionnet
Djibouti Madagascar La Réunion Maurice	Vià Zanzibar	<b>Le Mardi 10 Octobre 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	IRAOUADDY C. Riquier l. de v.
	Vià Mahé	<b>Le Mercredi 25 Octobre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. <i>Correspondances à Diégo-Suarez : 1° Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour pas-agers seulement); 2° à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Vatmandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.</i>	NATAL C. Fabre.

## LIGNES COMMERCIALES D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

DÉPARTS MENSUELS ET A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Hong-Kong, Changhaï, Japon.	1 <sup>er</sup> Novembre	5 Novembre	—	—	KOUANG-SI C. Barillon. LOUQSOR C. Rebufat.
	1 <sup>er</sup> Janvier 1906	5 Janvier 1906	—	—	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong.	—	13 Octobre	17 Octobre	30 Octobre	EL-KANTARA C. Lemonnier. HIMALAYA C. Marquis. CAOBANG C. Loquente.
	—	13 Novembre	17 Novembre	30 Novembre	
	Voyage supplémentaire.....	—	—	1 <sup>er</sup> Décembre	

**DÉPARTS**  
du Havre pour Marseille  
(pour marchandises seulement)

Mardi 3 Octobre 1905  
Mardi 10 Octobre 1905

ADOUR  
C. Casanova.  
MEDOC  
C. Froment

## DÉPARTS DE BORDEAUX

Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.	<b>Le 14 Octobre 1905 (Départ supplémentaire)</b> Pour La Corogne, Marin, Vigo, Porto-Leixões, Lisbonne, Rio-Janeiro (1), Santos, Montevideo et Buenos-Ayres.	BOSPHORE C. Verminck.
	<b>Le Vendredi 13 Octobre 1905</b> Pour Porto (Leixões), Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montevideo et Buenos-Ayres.	MAGELLAN C. Dupuy-Fromy l. de v.
	<b>Le Vendredi 27 Octobre 1905</b> Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montevideo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Paranaïgua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.	CORDILLÈRE C. Richard l. de v.

Président : M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

Directeur général: Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

#### Membres :

##### MM.

Adam, député ;  
 Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
 Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
 Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
 Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
 Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
 Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
 Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
 Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
 Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
 Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
 De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
 Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
 Paul Bourde, \* ;  
 Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
 Comte Jean de Castellane ;  
 J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
 Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
 A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
 Baron Denys Cochin, député ;  
 Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
 J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
 Jean Darcy ;  
 C. Depincé, \* ;  
 J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
 Paul Doumer, président de la Chambre des députés, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
 E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;  
 Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
 C. Gabiat, ancien député ;  
 A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
 Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
 J. Gévelot, \*, député ;  
 Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
 Guieysse, député, ancien ministre ;  
 J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
 Prince d'Hénin, \*, député ;  
 Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
 De Kerjégu, député ;  
 Paul Labbé, \*, explorateur ;  
 Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
 Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
 Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
 Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
 Pierre Leroy-Beaulieu ;  
 Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
 Commandant Levé \* ;  
 Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;  
 M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
 Claudius Madrolle, explorateur ;  
 Marmottant, avoué ;  
 Mège, ancien député ;  
 Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
 Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
 Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
 Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
 Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;  
 Maurice Ordinaire, ancien député ;  
 D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
 De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
 Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
 Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;  
 Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
 Revon, \*, I. \*\*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
 P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
 Albin Rozet, député ;  
 Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
 Saint-Germain, sénateur ;  
 Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
 Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
 S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
 J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
 Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser ; en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. Notices historiques des cités de Chine, par A. VISSIÈRE. Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

Grammaire Chinoise, par A. VISSIÈRE.

La Corée, par M. COURANT. — Notices historiques des Cités de Chine, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	{	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs 8 francs
		Étranger et Union postale.....	20 — 12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES:  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. Toutes Pharmacies.

**JIM'S EMBROCATION**

GUÉRISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DÉBONNAIRE, 20, Faub<sup>e</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans le « Bulletin du Comité de l'Asie Française », s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

**DÉPARTS DE MARSEILLE**

Du 30 Octobre 1905 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Jeudi 2 Novembre 4 h. s.	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales, sauf Jaffa) (1).....	DUMBÉA C. Boyer.
Angleterre (Pour marchandises seulement).....	Vendredi 3 — midi.	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts).....	CRIMÉE C. Bruno.
Grèce, Turquie et Mer Noire .....	Samedi 4 — 4 h. s.	Pour Calamata, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum (1) (retour par La Canée au lieu de Calamata). (1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.	BAGDAD C. de Bellegarde.
Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	<b>Le Dimanche 12 Novembre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		ERNEST SIMONS C. Bourdon. I. de v.
Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides	<b>Le Mercredi 22 Novembre 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)		SYDNEY C. Combe
Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	<b>Le Dimanche 26 Novembre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo avec le Sydney pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>		POLYNÉSIE C. Broc I. de v.
Djibouti	Vià Zanzibar	<b>Le Vendredi 10 Novembre 1905, à 11 heures du matin</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Mutsamudu, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	YANG-TSE C. X.
Madagascar		<b>Le Samedi 25 Novembre 1905, à 4 heures du soir</b> Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice.	DJEMNAH C. Durrande. I. de v.
La Réunion	Vià Mahé	<i>Correspondances à Diégo-Suarez : 1° Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement); 2° à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Valomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.</i>	
Maurice			

**LIGNES COMMERCIALES D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT**  
DÉPARTS A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Colombo, Hong-Kong, Changhaï, Japon.	1 <sup>er</sup> Novembre	5 Novembre	—	—	KOUANG-SI C. Barillon. LOUQSOR C. Rebufat.
	1 <sup>er</sup> Janvier 1906	5 Janvier 1906	—	—	
Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong.	—	13 Octobre	17 Octobre	30 Octobre	EL-KANTARA C. Lemonnier. HIMALAYA C. Marquis. CAOBANG C. Loquente.
	—	13 Novembre	17 Novembre	30 Novembre	
	Départ supplémentaire,.....				

<b>DÉPARTS du Havre pour Marseille</b> (pour marchandises seulement)	<b>Mardi 31 Octobre 1905</b> <b>Mardi 7 Novembre 1905</b>	GUADIANA C. Queirolo. ADOUR C. Casanova.
---	--	---

<b>DÉPARTS DE BORDEAUX</b>		
Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.  <i>et pour Santiago et Valparaiso (Chili), par transit à travers la Bordière en service combiné avec la Compagnie Nationale de transports à Express Yillalonga (pour passagers seulement).</i>	<b>Le Vendredi 10 Novembre 1905</b> Pour Porto-Leixões, Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montévidéo et Buenos-Ayres.	ATLANTIQUE C. Le Troadec I. de v.
	<b>Le Vendredi 24 Novembre 1905</b> Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montévidéo et Buenos-Ayres. (1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Parañagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.	CHILI C. Olivier.

Président : M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

Directeur général: Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoît-Oriol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Challey-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, président de la Chambre des députés, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;  
Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
O. Gabiat, ancien député ;  
A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
Guieysse, député, ancien ministre ;  
J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
Prince d'Hénin, \*, député ;  
Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
De Kerjégu, député ;  
Paul Labbé, \*, explorateur ;  
Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
Pierre Leroy-Beaulieu ;  
Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
Commandant Levé \* ;  
Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;  
M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
Claudius Madrolle, explorateur ;  
Marmottant, avoué ;  
Mége, ancien député ;  
Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
Baron Hély d'Oïssel, O. \*, ancien député ;  
Maurice Ordinaire, ancien député ;  
D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
Ch. Prévet, O. \*, sénateur ;  
Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
Revon, \*, I. \*\*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
Albin Rozet, député ;  
Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
Saint-Germain, sénateur ;  
Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
Stegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un-ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. Notices historiques des cités de Chine, par A. VISSIÈRE. Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

Grammaire Chinoise, par A. VISSIÈRE.

La Corée, par M. COURANT. — Notices historiques des Cités de Chine, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES:  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

**JIMS EMBROCATON**

GUÉRISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans le « Bulletin du Comité de l'Asie Française », s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

# ATLAS

DES

# COLONIES FRANÇAISES

dressé par ordre du Ministère des Colonies

PAR PAUL PELET

27 Cartes et 50 cartons en 8 couleurs

avec un Texte explicatif de 78 pages et un Index de 34 000 noms

Un volume in-4° colombier (62×42), relié toile, prix net : 30 fr.

## LISTE DES CARTES CONTENUES DANS L'ATLAS

Numéros des planches.	Echelles.	Numéros des planches.	Echelles.
1. Colonies françaises (Planisphère).	1/75.000.000	15. Madagascar et dépend. (nord) . . .	1/2.000.000
2. Afrique française . . . . .	1/15.000.000	16. — (centre) . . . . .	—
3. Algérie (Province d'Oran). . . . .	1/1.000.000	17. — (sud) . . . . .	—
4. — (Province d'Alger) . . . . .	—	18. — (Imérina). . . . .	1/1.000.000
5. — (Prov. de Constantine). . . . .	—	19. — (Betsiléo). . . . .	—
6. Tunisie . . . . .	—	20. Indo-Chine franç. (feuille nord).	1/2.500.000
7. Sahara algérien et tunisien. . . . .	1/2.500.000	21. — (feuille sud). . . . .	—
8. Bas-Sénégal . . . . .	1/1.000.000	22. Tonkin : Le Delta . . . . .	1/500.000
9. Afrique occidentale (Sénégal). . . . .	1/3.000.000	23. { Inde . . . . .	1/20.000.000
10. — (Guinée française et Côte-d'Ivoire). . . . .	—	{ Guyane . . . . .	1/2.000.000
11. — (Dahomey) . . . . .	—	24. Guadeloupe, Martinique, Saint-Pierre et Miquelon. . . . .	1/500.000
12. Congo (feuille sud). . . . .	—	25. Nouvelle-Calédonie et dépendances . . . . .	1/1.000.000
13. — (feuille nord : Haut-Oubangui et Chari) . . . . .	—	26. Polynésie. Etablissements français de l'Océanie. . . . .	1/6.000.000
14. Côte française des Somali et dépendances. . . . .	—	27. Points d'appui de la Flotte. . . . .	1/250.000

Les Cartes de l'Atlas des Colonies françaises peuvent être vendues séparément.

Prix de chaque carte (n° 1 à 26) . . . . . 1 fr. 25

Prix de la carte n° 27. . . . . 60 cent.

ENVOI FRANCO DU PROSPECTUS ATLAS DES COLONIES FRANÇAISES, SUR DEMANDE.

# COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Ministre de l'Intérieur; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre; SENART, \*, membre de l'Institut; marquis DE MOUSTIER, député;

Directeur général: Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

## Membres :

### MM.

Adam, député ;  
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;  
Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;  
Marquis de Barthélemy, explorateur ;  
Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;  
Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;  
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;  
Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;  
Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;  
Benoit-Oriol, O. \*, ancien député ;  
Bons d'Anty, \*, consul de France ;  
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;  
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;  
Paul Bourde, \* ;  
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;  
Comte Jean de Castellane ;  
J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques ;  
Charles-Roux, O. \*, ancien député ;  
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;  
Baron Denys Cochin, député ;  
Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;  
J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;  
Jean Darcy ;  
C. Depincé, \* ;  
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;  
Paul Doumer, président de la Chambre des députés, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine ;  
E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes ;  
Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;  
C. Gabiat, ancien député ;  
A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain ;  
Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;  
Comte J. de Gontaut-Biron, député ;  
Guicysse, député, ancien ministre ;  
J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;  
Prince d'Hénin, \*, député ;  
Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;  
De Kerjégu, député ;  
Paul Labbé, \*, explorateur ;  
Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes ;  
Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris ;  
Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;  
Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade ;  
Pierre Leroy-Beaulieu ;  
Lesueur, \*, ancien sénateur ;  
Commandant Levé \* ;  
Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;  
M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;  
Claudius Madrolle, explorateur ;  
Marmottant, avoué ;  
Mége, ancien député ;  
Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;  
Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française ;  
Marcel Monnier, \*, explorateur ;  
Charles Mourey, chef de service à l'Office colonial ;  
Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député ;  
Maurice Ordinaire, ancien député ;  
D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer ;  
De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;  
Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;  
Ch. Prévot, O. \*, sénateur ;  
Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;  
Revon, \*, I. \*\*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne ;  
P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;  
Albin Rozet, député ;  
Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;  
Saint-Germain, sénateur ;  
Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;  
Siegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;  
S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;  
J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;  
Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen.

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

*Voyageurs Chinois*, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG-HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	{	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs 8 francs
		Étranger et Union postale.....	20 — 12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.

LE  
BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Est en vente à Londres

A LA LIBRAIRIE LUZAC ET C<sup>ie</sup>

46, Great Russell Street W. C.

LE  
CODE TÉLÉGRAPHIQUE FRANÇAIS

A-Z

BOYVEAU ET CHEVILLET, 22, rue de la Banque  
PARIS

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans le « Bulletin du Comité de l'Asie Française », s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

## PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

### DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 25 Décembre 1905 aux dates suivantes :

<b>Egypte et Syrie</b>	<i>Jeudi 28 Décembre 4 h. s.</i>	Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (retour par les mêmes escales, sauf Jaffa) (1).....	<b>NIGER</b> C. X.
<b>Angleterre</b> (Pour marchandises seulement.....)	<i>Vendredi 29 — midi.</i>	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts).....	<b>CHARENTE</b> C. Penon.
<b>Grèce, Turquie et Mer Noire</b> .....	<i>Samedi 30 — 4 h. s.</i>	Pour Calamata, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Samsoun, Trébizonde et Batoum(1) (retour par La Canée au lieu de Calamata). (1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.	<b>CORDOUAN</b> C. Mouton.
<b>Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon</b>	<b>Le Dimanche 7 Janvier 1906, à 4 heures du soir</b>	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>	<b>X.</b> C. X.
<b>Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides</b>	<b>Le Mercredi 17 Janvier 1906, à 11 heures du matin</b>	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service aux Nouvelles-Hébrides.)	<b>VILLE-de-la-CIOTAT</b> C. Etienne.
<b>Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon</b> et pour Passagers seulement, <b>Australie Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides</b>	<b>Le Dimanche 22 Janvier 1906, à 4 heures du soir</b>	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. <i>Correspondances : à Colombo avec la Ville-de-la-Ciotat pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1° pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2° pour Bangkok.</i>	<b>OCÉANIE</b> C. Couret.
<b>Djibouti Madagascar La Réunion Maurice</b>	<b>Le Lundi 25 Décembre 1905, à 4 heures du soir</b>	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice. <i>Correspondances à Diégo-Suarez : 1° Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Moroundava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga, Naméla et Ambohibé pour passagers seulement); 2° à Diégo-Suarez ou Tamatave : Côte Est de Madagascar pour Vohémar, Maroantsetra, Vatomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana et Fort-Dauphin.</i>	<b>OXUS</b> C. Rivière.
<b>Viâ Mahé</b>	<b>Le Mercredi 10 Janvier 1906, à 11 heures du matin</b>	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Mutsamudu, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	<b>IRAOUADY</b> C. Riquier. I. de v.
<b>Viâ Zanzibar</b>			

### LIGNES COMMERCIALES D'INDO-CHINE ET D'EXTRÊME-ORIENT

#### DÉPARTS A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
<b>Colombo, Singapore, Hong-Kong, Changhaï, Japon.</b>	1 <sup>er</sup> Janvier 1906	5 Janvier 1906	—	—	<b>LOUQSOR</b> C. Casanova.
	1 <sup>er</sup> Mars	5 Mars	—	—	<b>ANNAM</b> C. Malaval.
<b>Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong.</b>	—	13 Décembre	17 Décembre	30 Décembre	<b>EUPHRATE</b> C. Bru
	—	13 Janvier	17 Janvier	30 Janvier	<b>GANGE</b> C. Ch. Baretge.

**DÉPARTS du Havre pour Marseille** (pour marchandises seulement)

**Mardi 26 Décembre 1905**

**Mardi 2 Janvier 1906**

**SINAL**  
C. A. Tivolle.  
**CRIMEE**  
C. Bruno.

### DÉPARTS DE BORDEAUX

**Espagne, Portugal, Sénégal, Brésil et La Plata.**  
*et pour Santiago et Valparaiso (Chili), par transit à travers la Cordillère en service combiné avec la Compagnie Nationale de transports « Express Villalonga » (pour passagers seulement).*

**Le Vendredi 5 Janvier 1906**  
Pour Porto-Leixoes, Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montevideo et Buenos-Ayres.

**Le Vendredi 19 Janvier 1906**  
Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montevideo et Buenos-Ayres.

(1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Parañagua, Antonina, Santa-Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Alègre, pour marchandises seulement.

**CORDILLÈRE**  
C. Richard.  
I. de v.

**ATLANTIQUE**  
C. Le Troadec  
I. de v.

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

FÉVRIER 1905



AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

NORD-EXPRESS. — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

PÉNINSULAIRE-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille. Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

ENGADINE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 43 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 32 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 72 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 52 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven auront à payer une surtaxe de 5 fr. par billet simple et de 10 fr. par billet d'aller et retour en 1<sup>re</sup> classe; de 3 fr. par billet simple et de 6 fr. par billet d'aller et retour en 2<sup>e</sup> classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. soir

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 40 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 50 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. soir; Victoria, 10 h. matin, 8 h. 50 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

L'Hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille  
de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du Midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 0/0 en 1<sup>re</sup> classe et 20 0/0 en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de toutes classes comportant des réductions variant de 20 0/0 pour une famille de 2 personnes à 40 0/0 pour une famille de 6 personnes ou plus; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, mari, femme, enfant grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 0/0 du prix primitif du billet pour chaque prolongation.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Voyages circulaires à itinéraires facultatifs sur le réseau P. L. M.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares, des carnets individuels ou de famille pour effectuer en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, des voyages circulaires à itinéraires tracés par les voyageurs eux-mêmes, avec parcours totaux et au moins 300 kilomètres. Les prix de ces carnets comportent des réductions très importantes qui peuvent atteindre, pour les carnets de famille 50 0/0 du tarif général.

La validité de ces carnets est de : 30 jours jusqu'à 1.500 kilomètres; 45 jours de 1.501 à 3.000 kilomètres; 60 jours pour plus de 3.000 kilomètres. Elle peut être prolongée deux fois de moitié moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du carnet. Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire.

Pour se procurer un carnet individuel ou de famille, il suffit de tracer sur une carte, qui est délivrée gratuitement dans toutes les gares P. L. M., les bureaux de ville et les agences de voyages, le voyage à effectuer, et d'envoyer cette carte 5 jours avant le départ à la gare où le voyage doit être commencé, en joignant à cet envoi une consignation de 10 francs. Le délai de demande est réduit à 2 jours (dimanches et fêtes non compris) pour certaines grandes gares.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et il est délivré dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs sur les réseaux français du P. L. M., de l'Est, de l'État, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, du P. L. M. algérien, de l'État (lignes algériennes) de l'Ouest-Algérien et du Bône-Guelma, sur les lignes maritimes de la Méditerranée desservies par la Compagnie générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) ou par la Société générale de Transports maritimes à vapeur et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie ou en Tunisie doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres; 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres. Arrêts facultatifs.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les agences de voyages, lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie et en Tunisie étant établis en France, le délai de 4 jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont, à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra, et 250, rue de Rivoli; Lubin, 36, boulevard Hausmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle, et 28, boulevard Sébastopol; Bureau des voyages internationaux, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder, et 38, boulevard des Italiens.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

## GRAND PRIX

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

### JIM'S EMBROCATION

**GUÉRISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
**Douleurs rhumatismales,**  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. **Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> St-Honoré, Paris.**  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM du D<sup>r</sup> FRANCK.** — Toutes Pharmacies.

Waterman's  Fountain Pen



### LA PLUME

## "IDEAL WATERMAN"

à réservoir d'encre

EST

### L' "IDEAL"

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti

CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

**DE PARIS**  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.  
150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

## LE COURRIER DE LA PRESSE

### BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	} Par 100 Coupures, 25 francs	
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période		» 500 » 105 »
de temps limite.	» 1000 » 200 »	

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

### CASIER PARLEMENTAIRE

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. Levé, 17, rue Cassette.

RETR  
NEWS

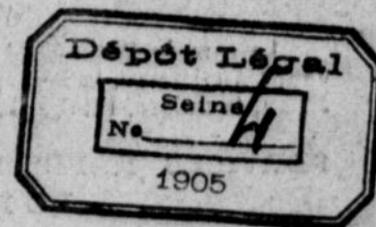
# COMITÉ

DE

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

MARS 1905



AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### L'Hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille  
de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du Midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 0/0 en 1<sup>re</sup> classe et 20 0/0 en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de toutes classes comportant des réductions variant de 20 0/0 pour une famille de 2 personnes à 40 0/0 pour une famille de 6 personnes ou plus; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, mari, femme, enfant grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 0/0 du prix primitif du billet pour chaque prolongation.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Voyages circulaires à itinéraires facultatifs sur le réseau P. L. M.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares, des carnets individuels ou de famille pour effectuer en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, des voyages circulaires à itinéraires tracés par les voyageurs eux-mêmes, avec parcours totaux et au moins 300 kilomètres. Les prix de ces carnets comportent des réductions très importantes qui peuvent atteindre, pour les carnets de famille 50 0/0 du tarif général.

La validité de ces carnets est de : 30 jours jusqu'à 1.500 kilomètres; 45 jours de 1.501 à 3.000 kilomètres; 60 jours pour plus de 3.000 kilomètres. Elle peut être prolongée deux fois de moitié moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du carnet. Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire.

Pour se procurer un carnet individuel ou de famille, il suffit de tracer sur une carte, qui est délivrée gratuitement dans toutes les gares P. L. M., les bureaux de ville et les agences de voyages, le voyage à effectuer, et d'envoyer cette carte 5 jours avant le départ à la gare où le voyage doit être commencé, en joignant à cet envoi une consignation de 10 francs. Le délai de demande est réduit à 2 jours (dimanches et fêtes non compris) pour certaines grandes gares.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et il est délivré dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs sur les réseaux français du P. L. M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, du P. L. M. algérien, de l'Etat (lignes algériennes) de l'Ouest-Algérien et du Bône-Guelma, sur les lignes maritimes de la Méditerranée desservies par la Compagnie générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) ou par la Société générale de Transports maritimes à vapeur et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie ou en Tunisie doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres; 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres. Arrêts facultatifs.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les agences de voyages, lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie et en Tunisie étant établis en France, le délai de 4 jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont, à Paris : Cook et fils, 4, place de l'Opéra, et 250, rue de Rivoli; Lubin, 36, boulevard Hausmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle, et 28, boulevard Sébastopol; Bureau des voyages internationaux, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder, et 38, boulevard des Italiens.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

## GRAND PRIX

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

### JIMS EMBROCATION

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DÉBONNAIRE, 20, faub<sup>s</sup> Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES:  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

### AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT

Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen



LA PLUME

« IDEAL WATERMAN »

à réservoir d'encre

EST

L' « IDEAL »

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti

CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

**AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND**  
LE TAXIPHOTE Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

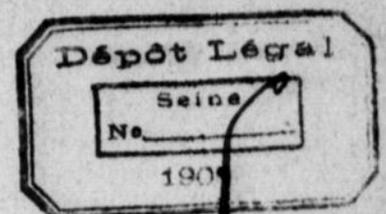
COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

AVRIL 1905



AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

#### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyôo-Bayonne-Dax, ou Puyôo-Dax, Bordeaux, Paris.

#### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

#### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyôo-Pau (1), ou Puyôo-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris Quai d'Orsay une exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes, des régions desservies par son réseau.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Voyages circulaires à itinéraires facultatifs sur le réseau P. L. M.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares, des carnets individuels ou de famille pour effectuer en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, des voyages circulaires à itinéraires tracés par les voyageurs eux-mêmes, avec parcours totaux et au moins 300 kilomètres. Les prix de ces carnets comportent des réductions très importantes qui peuvent atteindre, pour les carnets de famille 50 0/0 du tarif général.

La validité de ces carnets est de : 30 jours jusqu'à 1.500 kilomètres; 45 jours de 1.501 à 3.000 kilomètres; 60 jours pour plus de 3.000 kilomètres. Elle peut être prolongée deux fois de moitié moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du carnet. Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire.

Pour se procurer un carnet individuel ou de famille, il suffit de tracer sur une carte, qui est délivrée gratuitement dans toutes les gares P. L. M., les bureaux de ville et les agences de voyages, le voyage à effectuer, et d'envoyer cette carte 5 jours avant le départ à la gare où le voyage doit être commencé, en joignant à cet envoi une consignation de 10 francs. Le délai de demande est réduit à 2 jours (dimanches et fêtes non compris) pour certaines grandes gares.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et il est délivré dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs sur les réseaux français du P. L. M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, du P. L. M. algérien, de l'Etat (lignes algériennes) de l'Ouest-Algérien et du Bône-Guelma, sur les lignes maritimes de la Méditerranée desservies par la Compagnie générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) ou par la Société générale de Transports maritimes à vapeur et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie ou en Tunisie doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres; 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres. Arrêts facultatifs.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les agences de voyages, lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie et en Tunisie étant établis en France, le délai de 4 jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont, à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra, et 250, rue de Rivoli; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle, et 28, boulevard Sébastopol; Bureau des voyages internationaux, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder, et 38, boulevard des Italiens.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>.

**GRAND PRIX**  
A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**JIMS EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> **DÉBONNAIRE**, 20, Faub<sup>s</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 20. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM du D<sup>r</sup> FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

**DE PARIS**  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.  
150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“IDEAL WATERMAN”

à réservoir d'encre

EST

L'“IDEAL”

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF.  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>mm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>mm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



MAI 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Petersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Petersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST

## Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

# CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

## Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyôo-Bayonne-Dax, ou Puyôo-Dax, Bordeaux, Paris.

### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.]

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyôo-Pau (1), ou Puyôo-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris Quai d'Orsay une exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes, des régions desservies par son réseau.

# CHEMINS DE FER DE

# PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

## Relations de Paris avec Vichy et Clermont.

Service rapide de 1<sup>re</sup> classe.

Du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre, un train rapide de jour, composé de grandes voitures de 1<sup>re</sup> classe, à couloir, du modèle le plus récent, avec lavabos et water-closets, circulera chaque jour entre Paris, Vichy et Clermont-Ferrand (Royat).

Ce train desservira, en outre, soit directement, soit par correspondance, les stations thermales de Pougues-les-Eaux, Châtel-Guyon (par Riom), Saint-Nectaire (par Coudes), Ris-Chateldon.

### HORAIRE DU TRAIN

Aller (1<sup>er</sup> départ le 1<sup>er</sup> juin) : Paris, départ 11 h. 10 matin; Vichy, arrivée 5 h. 04 soir; Clermont (Royat), arrivée 6 h. 05.

Retour (1<sup>er</sup> départ, le 2 juin) : Clermont (Royat), départ midi 45; Vichy, départ 1 h. 22 soir; Paris, arrivée 6 h. 46 soir.

Wagon-restaurant de Paris à Nevers dans le train partant de Paris à 11 h. 10 matin.

## Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et il est délivré dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs sur les réseaux français du P. L. M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, du P. L. M. algérien, de l'Etat (lignes algériennes) de l'Ouest-Algérien et du Bône-Guelma, sur les lignes maritimes de la Méditerranée desservies par la Compagnie générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) ou par la Société générale de Transports maritimes à vapeur et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie ou en Tunisie doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres; 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres. Arrêts facultatifs.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les agences de voyages, lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie et en Tunisie étant établis en France, le délai de 4 jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont, à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra, et 250, rue de Rivoli; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle, et 28, boulevard Sébastopol; Bureau des voyages internationaux, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder, et 38, boulevard des Italiens.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

## GRAND PRIX

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

### JIMS EMBROCATION

GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des

Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen



LA PLUME

« IDEAL WATERMAN »

à réservoir d'encre

EST

L' « IDEAL »

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti

CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

### ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes.... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

## LE TAXIPHOTE

Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13cm, 8 1/2 × 17cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

RETR  
NEWS

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL



JUIN 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

## GRAND PRIX

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**JIMS EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. **Ph<sup>o</sup> DÉBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.**  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 50. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du **D<sup>r</sup> FRANCE**. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

**DE PARIS**  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : **Rue Bergère**  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

**OPÉRATIONS DU COMPTOIR :**

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes; Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

**AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT**

Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

**AGENCES A L'ÉTRANGER**

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

### LA PLUME

## "IDEAL WATERMAN"

à réservoir d'encre

EST

### L' "IDEAL"

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & Co

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

### ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme **GRANDEUR** et comme **RELIEF**  
C'est le Document absolu enregistre

**PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr**

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison **RICHARD Frères**  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra)** **MODÈLE 1900:** Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. **Prix complet: 500 fr.**

**AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND**  
Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, **sécurité absolue des diapositifs.**

## LE TAXIPHOTE

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 8 GRANDS PRIX. — 8 MÉDAILLES D'OR

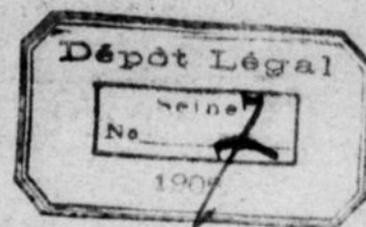
Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 17, rue Cassette

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



JUIN 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille. Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

#### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyôo-Bayonne-Dax, ou Puyôo-Dax, Bordeaux, Paris.

#### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

#### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.]

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyôo-Pau (1), ou Puyôo-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris Quai d'Orsay une exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes, des régions desservies par son réseau.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Relations de Paris avec Vichy et Clermont

Service rapide de 1<sup>re</sup> classe.

Du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre, un train rapide de jour, composé de grandes voitures de 1<sup>re</sup> classe, à couloir, du modèle le plus récent, avec lavabos et water-closets, circulera chaque jour entre Paris, Vichy et Clermont-Ferrand (Royat).

Ce train desservira, en outre, soit directement, soit par correspondance, les stations thermales de Pougues-les-Eaux, Châtel-Guyon (par Riom), Saint-Nectaire (par Coudes), Ris-Chateldon.

#### HORAIRE DU TRAIN

Aller (1<sup>er</sup> départ le 1<sup>er</sup> juin) : Paris, départ 11 h. 10 matin; Vichy, arrivée 5 h. 04 soir; Clermont (Royat), arrivée 6 h. 05.

Retour (1<sup>er</sup> départ, le 2 juin) : Clermont (Royat), départ midi 45; Vichy, départ 1 h. 22 soir; Paris, arrivée 6 h. 46 soir.

Vagon-restaurant de Paris à Nevers dans le train partant de Paris à 11 h. 10 matin.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter à la fois des parcours :

a) Sur les réseaux français du P.-L.-M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de l'Etat (lignes algériennes), du P.-L.-M. Algérien, de l'Ouest-Algérien, du Bône-Guelma et sur le réseau Corse des chemins de fer départementaux.

b) Sur certaines lignes maritimes de l'Océan Atlantique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire (échelles du Levant) desservies par la Compagnie générale transatlantique, par la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache) par la Société générale de transports maritimes à vapeur ou par la Compagnie des Messageries maritimes.

c) Sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs.

L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie, en Tunisie ou en Corse, doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum taxé : 600 kilomètres. — Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours de 2 001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs. — Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les Agences de voyages lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites au moins quatre jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie, en Tunisie et en Corse étant établis en France, le délai de quatre jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont : 1<sup>o</sup> à Paris : Cook et fils, 4, place de l'Opéra; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle; Carl Stangen Schenker et C<sup>ie</sup>, 1, rue Auber; Grands Voyages, 4, rue du Helder et 38, boulevard des Italiens; 2<sup>o</sup> à Marseille : Cook et fils, 11 bis, rue de Noailles.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**JIMS EMBROCATION**

GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des

Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, faub<sup>o</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 50. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS

Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère

SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT

Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“ IDEAL WATERMAN ”

à réservoir d'encre

EST

L' « IDEAL »

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

PAPIERS · PRODUITS

## LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD**\* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND  
LE TAXIPHOTE Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.

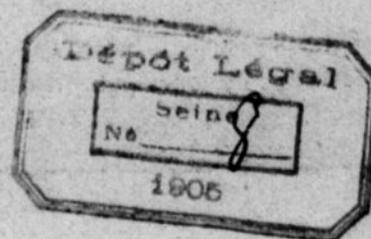
Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

JUILLET 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

NORD-EXPRESS. — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

PÉNINSULAIRE-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes

*L'hiver seulement.*

CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

ENGADINE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Billets collectifs de famille à prix réduits à l'occasion des grandes vacances de 1905.

En vue de faciliter les déplacements pendant les grandes vacances, la Compagnie d'Orléans délivre du 1<sup>er</sup> juillet (inclus) au 1<sup>er</sup> octobre (inclus), de toute station de son réseau pour toute autre station du réseau, distante d'au moins 125 kilomètres de la station de départ, des billets d'aller et retour collectifs de famille en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes aux conditions suivantes :

Les billets sont établis par l'itinéraire à la convenance du public; l'itinéraire peut n'être pas le même à l'aller et au retour.

Le prix est ainsi fixé :

Pour les trois premières personnes, prix des billets d'aller et retour ordinaires dont la délivrance est prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> du tarif spécial G. V. n° 2; pour chaque personne en plus, à partir de la quatrième, réduction de 50 % sur le prix des billets simples applicable aux trajets d'aller et de retour.

Il peut être délivré au chef de famille titulaire d'un billet de famille et en même temps que ce billet, une carte d'identité sur la présentation de laquelle il sera admis à voyager isolément à moitié prix du tarif général pendant la durée de la villégiature de la famille entre le lieu de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

Le chef de famille conserve le choix de la classe dans laquelle il pourra effectuer ses voyages à demi-tarif.

L'itinéraire à suivre pour ces voyages sera l'itinéraire inscrit sur le billet collectif ou un itinéraire plus court et sans arrêt en cours de route.

Exceptionnellement le chef de famille peut être autorisé à revenir seul à son point de départ à la condition d'en faire la demande en même temps que celle du billet. Dans ce cas, il lui est délivré un coupon spécial pour son voyage de retour, lequel doit être signé par le titulaire avant usage.

La durée de validité est fixée à deux mois et peut être prolongée d'un mois moyennant le paiement d'un supplément de 20 % du prix du billet.

Le délai de validité part du jour de la délivrance des billets, ce jour non compris.

Les voyageurs ont la faculté de s'arrêter à toutes les gares desservies par les trains et situées sur l'itinéraire; mais ils doivent faire apposer, à l'arrivée, sur leurs billets, dans l'une des cases réservées à cet effet, le timbre de la gare où ils s'arrêtent.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

#### GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de

nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Relations de Paris avec Vichy et Clermont

Service rapide de 1<sup>re</sup> classe.

Du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre, un train rapide de jour, composé de grandes voitures de 1<sup>re</sup> classe, à couloir, du modèle le plus récent, avec lavabos et water-closets, circulera chaque jour entre Paris, Vichy et Clermont-Ferrand (Royat).

Ce train desservira, en outre, soit directement, soit par correspondance, les stations thermales de Pougues-les-Eaux, Châtel-Guyon (par Riom), Saint-Nectaire (par Coudes), Ris-Chateldon.

#### HORAIRE DU TRAIN

Aller (1<sup>er</sup> départ le 1<sup>er</sup> juin) : Paris, départ 11 h. 40 matin; Vichy, arrivée 5 h. 04 soir; Clermont (Royat), arrivée 6 h. 05.

Retour (1<sup>er</sup> départ, le 2 juin) : Clermont (Royat), départ midi 45; Vichy, départ 1 h. 22 soir; Paris, arrivée 6 h. 46 soir.

Vagon-restaurant de Paris à Nevers dans le train partant de Paris à 11 h. 10 matin.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter à la fois des parcours :

a) Sur les réseaux français du P.-L.-M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de l'Etat (lignes algériennes), du P.-L.-M. Algérien, de l'Ouest-Algérien, du Bône Guelma et sur le réseau Corse des chemins de fer départementaux.

b) Sur certaines lignes maritimes de l'Océan Atlantique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire (échelles du Levant) desservies par la Compagnie générale transatlantique, par la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache) par la Société générale de transports maritimes à vapeur ou par la Compagnie des Messageries maritimes.

c) Sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs.

L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie, en Tunisie ou en Corse, doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum taxé : 600 kilomètres. — Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs. — Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les Agences de voyages lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites au moins quatre jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie, en Tunisie et en Corse étant établis en France, le délai de quatre jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont : 1<sup>o</sup> à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle; Carl Stangen Schenker et C<sup>ie</sup>, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder et 38, boulevard des Italiens; 2<sup>o</sup> à Marseille : Cook et fils, 41 bis, rue de Noailles.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**JIM'S EMBROCATION**

**GUÉRISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> **DEBONNAIRE**, 20, Faub<sup>o</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 2<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM du D<sup>r</sup> FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## PUBLICITÉ

Pour tout ce qui concerne la publicité dans  
le « Bulletin du Comité de l'Asie Française »,  
s'adresser à M. PRUDHON, 25, rue Rousselet.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

**DE PARIS**  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Es-  
compte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étran-  
gères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur  
Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province  
et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts  
hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de  
remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave,  
Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-  
Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne,  
Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“IDEAL WATERMAN”

à réservoir d'encre

EST

L'“IDEAL”

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

PAPIERS · PRODUITS

## LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

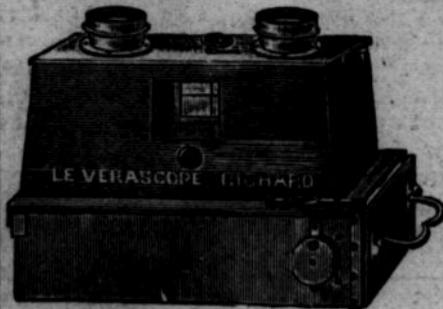
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositi<sup>o</sup>s.



Envoi franco de la notice illustrée

### LE TAXIPHOTE

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

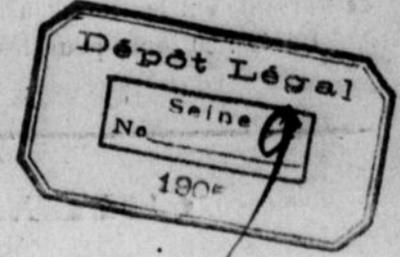
Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

RETRONews

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

AOUT 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENJADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Billets collectifs de famille à prix réduits à l'occasion des grandes vacances de 1905.

En vue de faciliter les déplacements pendant les grandes vacances, la Compagnie d'Orléans délivre du 1<sup>er</sup> juillet (inclus) au 1<sup>er</sup> octobre (inclus), de toute station de son réseau pour toute autre station du réseau, distante d'au moins 125 kilomètres de la station de départ, des billets d'aller et retour collectifs de famille en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes aux conditions suivantes :

Les billets sont établis par l'itinéraire à la convenance du public; l'itinéraire peut n'être pas le même à l'aller et au retour.

Le prix est ainsi fixé :

Pour les trois premières personnes, prix des billets d'aller et retour ordinaires dont la délivrance est prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> du tarif spécial G. V. n° 2; pour chaque personne en plus, à partir de la quatrième, réduction de 50 % sur le prix des billets simples applicable aux trajets d'aller et de retour.

Il peut être délivré au chef de famille titulaire d'un billet de famille et en même temps que ce billet, une carte d'identité sur la présentation de laquelle il sera admis à voyager isolément à moitié prix du tarif général pendant la durée de la villégiature de la famille entre le lieu de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

Le chef de famille conserve le choix de la classe dans laquelle il pourra effectuer ses voyages à demi-tarif.

L'itinéraire à suivre pour ces voyages sera l'itinéraire inscrit sur le billet collectif ou un itinéraire plus court et sans arrêt en cours de route.

Exceptionnellement le chef de famille peut être autorisé à revenir seul à son point de départ à la condition d'en faire la demande en même temps que celle du billet. Dans ce cas, il lui est délivré un coupon spécial pour son voyage de retour, lequel doit être signé par le titulaire avant usage.

La durée de validité est fixée à deux mois et peut être prolongée d'un mois moyennant le paiement d'un supplément de 20 % du prix du billet.

Le délai de validité part du jour de la délivrance des billets, ce jour non compris.

Les voyageurs ont la faculté de s'arrêter à toutes les gares desservies par les trains et situées sur l'itinéraire; mais ils doivent faire apposer, à l'arrivée, sur leurs billets, dans l'une des cases réservées à cet effet, le timbre de la gare où ils s'arrêtent.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 40 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 40 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de

nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### De Paris aux gorges du Tarn

Aux touristes Parisiens qui veulent visiter les gorges du Tarn, nous croyons devoir signaler, comme la voie la plus rapide, le train partant de la gare de Paris P.-L.-M. à 8 h. 10 du soir.

Cet express passant par Nevers, Clermont, Arvaut, Saint-Flour, franchit près de cette dernière ville la vallée de la Truyère sur le fameux viaduc de Garabit : il permet en dinant à Paris à l'heure habituelle, d'arriver à Mende, la curieuse capitale du pays des Causses, à 10 h. 49 du matin.

Les touristes pressés d'arriver à Sainte-Enimie, point d'embarquement sur le Tarn, peuvent aussi quitter l'express à 9 h. 55 matin à Banassac-la-Canourgue où le chef de gare leur procurera les voitures dont ils pourront avoir besoin. Le trajet de Banassac à Sainte-Enimie est de 28 kilomètres à travers une région des plus pittoresques.

### Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter à la fois des parcours :

a) Sur les réseaux français du P.-L.-M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de l'Etat (lignes algériennes), du P.-L.-M. Algérien, de l'Ouest-Algérien, du Bône-Guelma et sur le réseau Corse des chemins de fer départementaux.

b) Sur certaines lignes maritimes de l'océan Atlantique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire (échelles du Levant) desservies par la Compagnie générale transatlantique, par la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache) par la Société générale de transports maritimes à vapeur ou par la Compagnie des Messageries maritimes.

c) Sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs.

L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie, en Tunisie ou en Corse, doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum taxé : 600 kilomètres. — Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs. — Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les Agences de voyages lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites au moins quatre jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie, en Tunisie et en Corse étant établis en France, le délai de quatre jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont : 1<sup>o</sup> à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle; Carl Stangen Schenker et Cie, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder et 38, boulevard des Italiens; 2<sup>o</sup> à Marseille : Cook et fils, 11 bis, rue de Noailles.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**  
A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

**DE PARIS**  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
Succursale : 2, place de l'Opéra, Paris

**OPÉRATIONS DU COMPTOIR :**

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étrangères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave, Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne, Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“IDEAL WATERMAN”

à réservoir d'encre

EST

L'“IDEAL”

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
*C'est le Document absolu enregistré*

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD**\* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

**AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND**  
LE TAXIPHOTE Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs*.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>m</sup>/<sub>m</sub> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

Paris. — Imprimerie F. Levé, 17, rue Cassette

COMITÉ



DE

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

SEPTEMBRE 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST

## Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 40 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 40 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

# CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

## Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyô-Bayonne-Dax, ou Puyô-Dax, Bordeaux, Paris.

### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyô-Pau (1), ou Puyô-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris Quai d'Orsay une exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes, des régions desservies par son réseau.

# CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

## De Paris aux gorges du Tarn

Aux touristes Parisiens qui veulent visiter les gorges du Tarn, nous croyons devoir signaler, comme la voie la plus rapide, le train partant de la gare de Paris P.-L.-M. à 8 h. 10 du soir.

Cet express passant par Nevers, Clermont, Arvaut, Saint-Flour, franchit près de cette dernière ville la vallée de la Truyère sur le fameux viaduc de Garabit : il permet en dinant à Paris à l'heure habituelle, d'arriver à Mende, la curieuse capitale du pays des Causses, à 10 h. 49 du matin.

Les touristes pressés d'arriver à Sainte-Enimie, point d'embarquement sur le Tarn, peuvent aussi quitter l'express à 9 h. 55 matin à Banassac-la-Canourgue où le chef de gare leur procurera les voitures dont ils pourront avoir besoin. Le trajet de Banassac à Sainte-Enimie est de 28 kilomètres à travers une région des plus pittoresques.

## Voyages internationaux à itinéraires facultatifs.

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et dans certaines agences de voyages (1) des livrets de voyages internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter à la fois des parcours :

a) Sur les réseaux français du P.-L.-M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de l'Etat (lignes algériennes), du P.-L.-M. Algérien, de l'Ouest-Algérien, du Bône-Guelma et sur le réseau Corse des chemins de fer départementaux.

b) Sur certaines lignes maritimes de l'océan Atlantique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire (échelles du Levant) desservies par la Compagnie générale transatlantique, par la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache) par la Société générale de transports maritimes à vapeur ou par la Compagnie des Messageries maritimes.

c) Sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs.

L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie, en Tunisie ou en Corse, doit comporter obligatoirement des parcours étrangers; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum taxé : 600 kilomètres. — Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètres et 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs. — Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les Agences de voyages lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites au moins quatre jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie, en Tunisie et en Corse étant établis en France, le délai de quatre jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont : 1<sup>o</sup> à Paris : Cook et fils, 1, place de l'Opéra; Lubin, 36, boulevard Haussmann; Voyages modernes, 1, rue de l'Echelle; Carl Stangen Schenker et C<sup>ie</sup>, 1, rue Auber; Grands Voyages, 1, rue du Helder et 38, boulevard des Italiens; 2<sup>o</sup> à Marseille : Cook et fils, 11 bis, rue de Noailles.

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**  
A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
Succursale : 2, place de l'Opéra, Paris

**OPÉRATIONS DU COMPTOIR :**

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étrangères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.  
150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave, Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne, Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“ IDEAL WATERMAN ”

à réservoir d'encre

EST

L' “ IDEAL ”

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

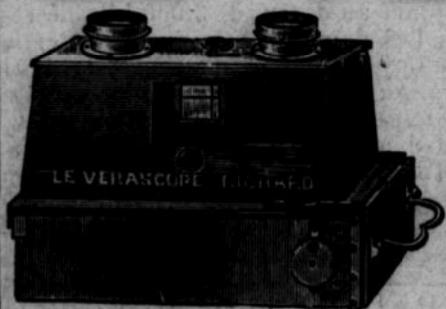
Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à l'arrière, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

## LE TAXIPHOTE

Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13 cm, 8 1/2 × 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

Paris. — Imprimerie F. Levé, 17, rue Cassette

RETRO  
NEWS

COMITÉ

DE



# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

OCTOBRE 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST

## Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 103 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

#### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyôo-Bayonne-Dax, ou Puyôo-Dax, Bordeaux, Paris.

#### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

#### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyôo-Pau (1), ou Puyôo-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

# CHEMINS DE FER DE

## PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### « COTE D'AZUR-RAPIDE »

Paris à Nice en 13 h. 50.

Train de jour à marche très rapide circulant tous les jours, sauf le dimanche, entre Paris et Vintimille et retour.

Date de la mise en marche : 3 novembre.

#### ALLER

Départ de Paris.....	à 9 h.	matin.
Arrivée à Toulon.....	à 8 h. 32'	soir.
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 20'	—
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 49'	—
— Cannes.....	à 10 h. 20'	—
— Nice.....	à 10 h. 50'	—
— Beaulieu.....	à 11 h. 09'	—
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 11 h. 19'	—
— Monaco.....	à 11 h. 25'	—
— Monte-Carlo.....	à 11 h. 30'	—
— Menton.....	à 11 h. 45'	—
— Vintimille.....	à minuit 25'	—

#### RETOUR

Départ de Vintimille.....	à 7 h. 09'	matin
— Menton.....	à 7 h. 35'	—
— Monte-Carlo.....	à 7 h. 50'	—
— Monaco.....	à 7 h. 55'	—
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 8 h. 01'	—
— Beaulieu.....	à 8 h. 11'	—
— Nice.....	à 8 h. 30'	—
— Cannes.....	à 9 h.	—
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 33'	—
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 32'	—
— Toulon.....	à 10 h. 50'	—
Arrivée à Paris.....	à 10 h. 20'	soir.

Ce train est composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe (sans supplément), de lits-salons, d'une voiture-salon et d'un wagon-restaurant.

Nombre de places limité.

On peut retenir ses places d'avance, dès maintenant, moyennant une taxe de location de 2 francs par place, à la gare de Paris ou aux bureaux de ville : rue Saint-Lazare, 88, et rue Sainte-Anne 6, et aux gares de Monte-Carlo, Monaco, Cap d'Ail-la-Turbie, Saint-Raphaël, Hyères et Toulon.

### Délivrance par les bureaux-succursales de la Compagnie P.-L.-M.

De Billets simples, Billets d'aller et retour, Billets pris à l'avance.

Les bureaux-succursales de la Compagnie, à Paris, délivrent, pour toutes les gares de son réseau, des billets simples (plein tarif, demi-tarif, tarif militaire) et des billets d'aller et retour de toutes classes.

Ces bureaux-succursales sont situés :

Rue Saint-Lazare, 88;  
Rue des Petites-Ecuries, 11;  
Rue de Rambuteau, 6;  
Rue de Rennes, 45;  
Rue Saint-Martin, 252;  
Place de la République, 16;  
Rue Sainte-Anne, 6;  
Rue Tiquetonne, 64.

Ils délivrent également et à l'avance, par séries de 20, avec une réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des places, des billets de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour les gares de la banlieue de Paris situées jusqu'à Fontainebleau et Corbeil inclusivement. Ces billets peuvent être utilisés dans les deux sens (aller ou retour).

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**CHAMPAGNE**  
**DEUTZ & GELDERMANN**  
Maison Fondée en 1838  
à **AY (Marne)**



Extra Dry 1898 8 fr. 50  
Jockey-Club grand vin 1/2 sec.  
Sillery supérieur...  
Dépôts dans toutes les colonies françaises.  
Dosage et bouchage spéciaux pour les pays tropicaux.

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

PAPIERS · PRODUITS

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étrangères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Souss, Gabès, Majunga, Tamatave, Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne, Sydney, Tanager, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

“IDEAL WATERMAN”

à réservoir d'encre

EST

L'“IDEAL”

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

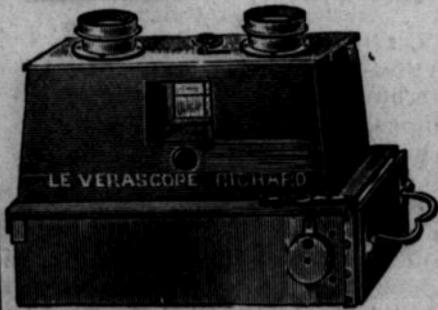
Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RÉALITÉ.  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD F.

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

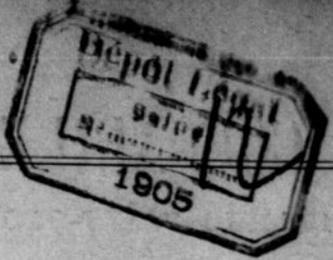
AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND  
**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositives



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 x 107 mm (Vérascope) 6 x 13 cm, 8 1/2 x 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



**NETRO NEWS**

# COMITÉ

DE

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

NOVEMBRE 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

OMPTÉ  
ris  
ments, Es-  
naies étran-  
Avances sur  
n Province  
itres, Prêts  
Risques de  
s, etc.  
ECTORAT  
matave.  
uléar.  
ster, Monte  
Melbourne  
TS  
AGES  
Pen  
E  
RMAN  
ncre  
»  
RIVEN  
garanti  
R. PARIS  
VETÉ  
D. G.  
E  
comme RE  
fr.  
ICHARD F  
art) Paris-X  
olets à tirer  
tout voile,  
ompteur aut  
let: 500 f  
distributeur  
des diapos  
OR

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

## CHEMINS DE FER DE L'OUEST

### Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours  
(dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 103 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

#### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyô-Bayonne-Dax, ou Puyô-Dax, Bordeaux, Paris.

#### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

#### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyô-Pau (1), ou Puyô-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 42 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

## CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### « COTE D'AZUR-RAPIDE » Paris à Nice en 13 h. 50.

Train de jour à marche très rapide circulant tous les jours, sauf le dimanche, entre Paris et Vintimille et retour.

Date de la mise en marche : 3 novembre.

#### ALLER

Départ de Paris.....	à 9 h.	matin.
Arrivée à Toulon.....	à 8 h. 32'	soir.
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 20'	—
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 49'	—
— Cannes.....	à 10 h. 20'	—
— Nice.....	à 10 h. 50'	—
— Beaulieu.....	à 11 h. 09'	—
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 11 h. 19'	—
— Monaco.....	à 11 h. 25'	—
— Monte-Carlo.....	à 11 h. 30'	—
— Menton.....	à 11 h. 45'	—
— Vintimille.....	à minuit 25'	—

#### RETOUR

Départ de Vintimille.....	à 7 h. 09'	matin
— Menton.....	à 7 h. 35'	—
— Monte-Carlo.....	à 7 h. 50'	—
— Monaco.....	à 7 h. 55'	—
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 8 h. 01'	—
— Beaulieu.....	à 8 h. 11'	—
— Nice.....	à 8 h. 30'	—
— Cannes.....	à 9 h.	—
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 33'	—
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 32'	—
— Toulon.....	à 10 h. 50'	—
Arrivée à Paris.....	à 10 h. 20'	soir.

Ce train est composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe (sans supplément), de lits-salons, d'une voiture-salon et d'un wagon-restaurant.

Nombre de places limité.

On peut retenir ses places d'avance, dès maintenant, moyennant une taxe de location de 2 francs par place, à la gare de Paris ou aux bureaux de ville : rue Saint-Lazare, 88, et rue Sainte-Anne 6, et aux gares de Monte-Carlo, Monaco, Cap d'Ail-la-Turbie, Saint-Raphaël, Hyères et Toulon.

### Délivrance par les bureaux-succursales de la Compagnie P.-L.-M.

De Billets simples, Billets d'aller et retour,  
Billets pris à l'avance.

Les bureaux-succursales de la Compagnie, à Paris, délivrent, pour toutes les gares de son réseau, des billets simples (plein tarif, demi-tarif, tarif militaire) et des billets d'aller et retour de toutes classes.

Ces bureaux-succursales sont situés :

Rue Saint-Lazare, 88;  
Rue des Petites-Ecuries, 11;  
Rue de Rambuteau, 6;  
Rue de Rennes, 45;  
Rue Saint-Martin, 252;  
Place de la République, 16;  
Rue Sainte-Anne, 6;  
Rue Tiquetonne, 64.

Ils délivrent également et à l'avance, par séries de 20, avec une réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des places, des billets de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour les gares de la banlieue de Paris situées jusqu'à Fontainebleau et Corbeil inclusivement. Ces billets peuvent être utilisés dans les deux sens (aller ou retour).

11 juin 8

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

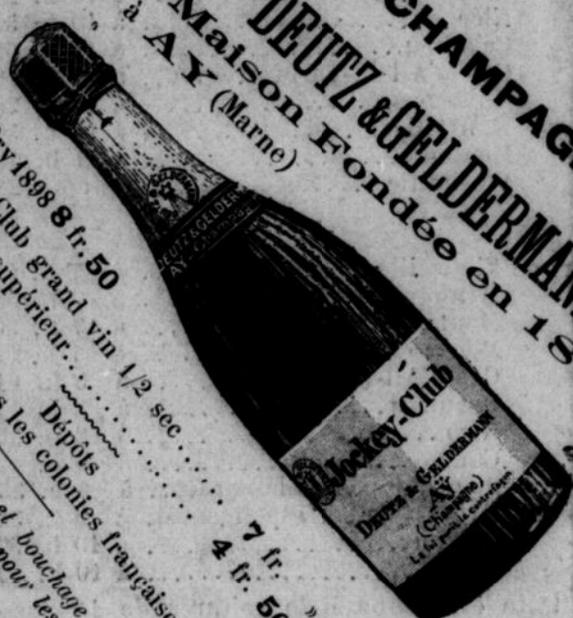
SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

**GRAND PRIX**

A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

**CHAMPAGNE**  
**DEUTZ & GELDERMANN**  
Maison Fondée en 1838  
à A.Y. (Marne)



Extra Dry 1898 8 fr. 50  
Jockey-Club grand vin 1/2 sec. 7 fr. 50  
Sillery supérieur... 4 fr. 50

Dépôts dans toutes les colonies françaises.  
Dosage et bouchage spéciaux pour les pays tropicaux.

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

### OPÉRATIONS DU COMPTOIR :

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étrangères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.  
150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave, Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

### AGENCES A L'ÉTRANGER

Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne, Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

"IDEAL WATERMAN"

à réservoir d'encre

EST

L' "IDEAL"

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti



CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

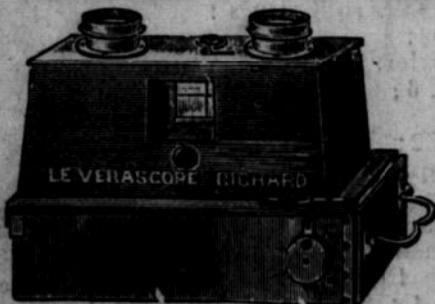
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 x 107 mm (Vérascope) 6 x 13 cm, 8 1/2 x 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

COMITÉ

DE

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

DÉCEMBRE 1905

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19-21, rue Cassette, 19-21. — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25

# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

NORD-EXPRESS. — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

PÉNINSULAIRE-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

ENGADINE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST

## Paris à Londres.

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN PAR LA GARE SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (dimanches et fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes seulement.)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours :

1<sup>re</sup> classe, 48 fr. 25; 2<sup>e</sup> classe, 35 fr.; 3<sup>e</sup> classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

1<sup>re</sup> classe 82 fr. 75, 2<sup>e</sup> classe, 58 fr. 75, 3<sup>e</sup> classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir.

Arrivée à Londres : London-Bridge, 7 h. soir, 7 h. 30 matin; Victoria, 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départ de Londres : London-Bridge, 10 h. matin, 9 h. 10 soir; Victoria, 10 h. matin, 9 h. 10 soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1<sup>re</sup> classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

# CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

## Voyages dans les Pyrénées.

Tarif G. V. n° 103 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations balnéaires des Pyrénées et du Golfe de Gascogne.

### 1<sup>er</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau (1), Puyôo-Bayonne-Dax, ou Puyôo-Dax, Bordeaux, Paris.

### 2<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

### 3<sup>e</sup> ITINÉRAIRE.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne-Puyôo-Pau (1), ou Puyôo-Pau (1), Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (2), Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours (non compris le jour du départ).

Prix des billets : 1<sup>re</sup> classe, 163 fr. 50. — 2<sup>e</sup> classe, 122 fr. 50.

Les billets de parcours additionnels ci-dessus peuvent être demandés, soit au commencement du voyage, en même temps que le billet circulaire, soit à Pau ou à Toulouse-Matabiau, au moment du passage dans ces gares.

Ces billets additionnels n'augmentent pas la durée de validité du billet circulaire auquel ils viennent se souder.

(1) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Pau à Laruns-Eaux-Bonnes et retour moyennant un supplément de 5 fr. 50 1<sup>re</sup> classe et de 4 francs en 2<sup>e</sup> classe.

(2) Les voyageurs peuvent effectuer le parcours de Toulouse-Matabiau à Carcassonne et retour moyennant un supplément de 12 fr. 50 en 1<sup>re</sup> classe et de 9 francs en 2<sup>e</sup> classe.

# CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

## « COTE D'AZUR-RAPIDE » Paris à Nice en 13 h. 50.

Train de jour à marche très rapide circulant tous les jours, sauf le dimanche, entre Paris et Vintimille et retour.

Date de la mise en marche : 3 novembre.

### ALLER

Départ de Paris.....	à 9 h. matin.
Arrivée à Toulon.....	à 8 h. 32' soir.
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 20' —
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 49' —
— Cannes.....	à 10 h. 20' —
— Nice.....	à 10 h. 50' —
— Beaulieu.....	à 11 h. 09' —
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 11 h. 19' —
— Monaco.....	à 11 h. 25' —
— Monte-Carlo.....	à 11 h. 30' —
— .....	à 11 h. 45' —
— .....	à minuit 25' —

### RETOUR

Départ de Vintimille.....	à 7 h. 09' matin
— Menton.....	à 7 h. 35' —
— Monte-Carlo.....	à 7 h. 50' —
— Monaco.....	à 7 h. 55' —
— Cap d'Ail-la-Turbie.....	à 8 h. 01' —
— Beaulieu.....	à 8 h. 11' —
— Nice.....	à 8 h. 30' —
— Cannes.....	à 9 h. —
— Saint-Raphaël-Valescure.....	à 9 h. 33' —
— Hyères (par correspondance).....	à 9 h. 32' —
— Toulon.....	à 10 h. 50' —
Arrivée à Paris.....	à 10 h. 20' soir.

Ce train est composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe (sans supplément), de lits-salons, d'une voiture-salon et d'un wagon-restaurant.

Nombre de places limité.

On peut retenir ses places d'avance, dès maintenant, moyennant une taxe de location de 2 francs par place, à la gare de Paris ou aux bureaux de ville : rue Saint-Lazare, 88, et rue Sainte-Anne 6, et aux gares de Monte-Carlo, Monaco, Cap d'Ail-la-Turbie, Saint-Raphaël, Hyères et Toulon.

## Délivrance par les bureaux-succursales de la Compagnie P.-L.-M.

De Billets simples, Billets d'aller et retour, Billets pris à l'avance.

Les bureaux-succursales de la Compagnie, à Paris, délivrent, pour toutes les gares de son réseau, des billets simples (plein tarif, demi-tarif, tarif militaire) et des billets d'aller et retour de toutes classes.

Ces bureaux-succursales sont situés :

Rue Saint-Lazare, 88;  
Rue des Petites-Ecuries, 11;  
Rue de Rambuteau, 6;  
Rue de Rennes, 45;  
Rue Saint-Martin, 252;  
Place de la République, 16;  
Rue Sainte-Anne, 6;  
Rue Tiquetonne, 64.

Ils délivrent également et à l'avance, par séries de 20, avec une réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des places, des billets de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour les gares de la banlieue de Paris situées jusqu'à Fontainebleau et Corbeil inclusivement. Ces billets peuvent être utilisés dans les deux sens (aller ou retour).

modèle fait 2

LES PLAQUES ET PAPIERS

# JOUGLA

SONT LES MEILLEURS

45, Rue de Rivoli, PARIS 1<sup>er</sup>

---

**GRAND PRIX**  
A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE

DE PARIS  
Capital : 150 millions de francs  
ENTIÈREMENT VERSÉS

SIÈGE SOCIAL : Rue Bergère  
SUCCURSALE : 2, place de l'Opéra, Paris

**OPÉRATIONS DU COMPTOIR :**  
Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de chèques, Achat et Vente de Monnaies étrangères, Lettres de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Chèques, Traités, Envois de Fonds en Province et à l'Étranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires maritimes, Garantie contre les Risques de remboursement au pair, Paiement de Coupons, etc.

150 AGENCES EN FRANCE

AGENCES DANS LES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT  
Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Majunga, Tamatave, Tananarive, Diégo-Suarez, Mananjary, Tuléar.

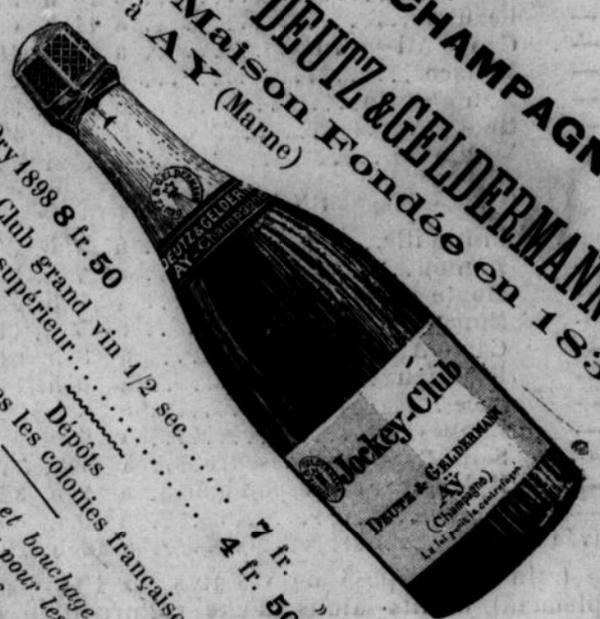
AGENCES A L'ÉTRANGER  
Bruxelles, Ostende, Londres, Liverpool, Manchester, Monte-Carlo, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bombay, Melbourne, Sydney, Tanger, Mogador, Casablanca.

LOCATION DE COFFRES-FORTS  
LETTRES DE CREDIT POUR VOYAGES

CHAMPAGNE

# DEUTZ & GELDERMANN

Maison Fondée en 1838  
à AY (Marne)



Extra Dry 1898 8 fr. 50  
Jockey-Club grand vin 1/2 sec. 7 fr.  
Sillery supérieur... 4 fr. 50

dans toutes les colonies françaises.  
Dépôts  
spéciaux pour les  
pays tropicaux.

Waterman's  Fountain Pen

LA PLUME

## "IDEAL WATERMAN"

à réservoir d'encre

EST

### L' "IDEAL"

de tous ceux qui ÉCRIVENT

Tout porte-plume est garanti

CHEZ BELLAMY, 115, RUE RÉAUMUR, PARIS

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



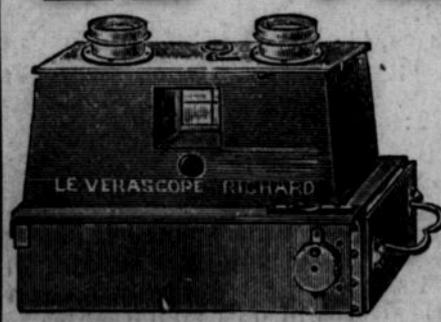
# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 10, Rue Halevy (Opéra) **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.

Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13 cm, 8 1/2 × 17 cm  
Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR

**RETRO  
NEWS**

...

T

EF  
res  
e  
er-  
eux  
na-  
to-  
/s.

4° T<sup>12</sup>  
Lc  
248

**RETRO  
NEWS**