Zeitschrift: Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique

Herausgeber: Société fribourgeoise d'éducation

Band: 33 (1904)

Heft: 5

Artikel: Bilan géographique de l'année 1903 [suite]

Autor: Alexis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1038728

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bilan géographique de l'année 1903

(Suite.)

ASIE

Sibérie. — La grosse question politique en Asie est bien cette année celle de la Mandchourie chinoise, que les Russes détiennent au mépris de leurs engagements souvent renouvelés.

Mais, pour arriver dans cet « Extrême-Orient », nous ferons bien de prendre la voie ferrée du Transsibérien, qui, comme son nom l'indique, traverse l'immense Sibérie ou Asie russe.

Ce nom de Sibérie était ci-devant l'évocation d'un pays à peu près fermé à l'activité humaine, une région de frimas et d'horreur, un pays maudit où le gouvernement russe reléguait tous ceux qui avaient eu le malheur de lui déplaire, surtout les pauvres Polonais catholiques, condamnés à travailler aux mines de l'Altaï pour avoir trop aimé leur religion et leur patrie.

Les choses ont bien changé depuis quelques années. Non seulement le gouvernement moscovite n'y relègue plus de la même manière ses condamnés ; mais, désireux de voir coloniser le pays, il y envoie, bon gré souvent, mal gré parfois, des milliers de moujiks ou paysans, pris surtout dans les provinces surpeuplées de la Grande-Russie centrale, où la famine les étreint fréquemment ; il les disperse tout le long du fameux Transsibérien : à des intervalles de cinq ou dix lieues, le touriste trouve des villages qui ont surgi depuis une dizaine d'années, donnant l'illusion d'un pays ouvert à la civilisation.

Que peuvent faire là ces deux cent mille paysans qui émigrent ainsi annuellement, si ce n'est avant tout de chercher à vivre du sol en cultivant le froment, l'orge, l'avoine, et surtout en élevant force bestiaux dans des pâturages presque sans limites ?... Aussi l'un des résultats les plus marquants de la colonisation et presque imprévu, c'est que cette froide Sibérie déverse déjà sur l'Europe d'énormes quantités de beurre. En 1895, l'exportation de ce comestible était nulle ; mais, grâce au Transsibérien et aussi aux éleveurs danois, allemands, anglais, qui sont venus instruire les moujiks, très ignorants des procédés perfectionnés, l'exportation du beurre sibérien atteignait en 1898 3000 tonnes, pour s'élever en 1902 à 40 000 tonnes, produites dans 3000 établissements : laiteries et beurreries, exploités en partie par des compagnies étrangères.

Où précisément expédie-t-on tout ce beurre ? Des trains

entiers le transportent directement à Riga, sur la Baltique, d'où il passe pour la majeure partie en Angleterre, cette « grande mangeuse » devant l'Eternel ! Une autre partie s'arrête en Danemark, pour y être raffinée et réexportée en divers pays. Aujourd'hui le Japon lui-même en fait venir par Dalny et le Transmandchourien.

On sait, d'ailleurs, que toute la zone méridionale sibérienne longeant ce transasiatique est très favorable à la culture des céréales, en même temps que très riche en mines d'or, d'argent, de platine, de pierres précieuses, et aussi de houille, qui abonde dans le Nord-Est. D'immenses forêts de mélèzes, de pins et de sapins forment la zone médiane dite de la *Taïga*, tandis que les animaux à fourrures se chassent dans les régions boréales, dont Iakoutsk occupe le centre, et jusque dans les toundras ou marais, si peu accessibles.

Signalons, en passant, une découverte intéressante pour les géologues et les naturalistes, celle d'un mammouth géant retrouvé par 67° de latitude N. et 162° de longitude E. de Greenwich ; il était enseveli dans la glace, par conséquent gelé, mais intact, conservant sa peau entière avec ses longs poils. Une commission scientifique fut chargée de son exhumation, ainsi que de son transport, lequel eut lieu d'abord sur un chariot spécial traîné par vingt chevaux, puis en bateau sur la Léna depuis Iakoutsk, enfin en chemin de fer depuis Irkoutsk ; aujourd'hui le vieux colosse figure au musée de Pétersbourg.

Pour exploiter ces régions désertes du N.-E., on annonce que le gouvernement russe projette une ligne ferrée qui, s'embranchant sur le Transsibérien à Irkoustk, passerait à Iakoutsk sur la Léna et atteindrait le détroit de Béring après un par cours de plus de 3000 kil. Bien plus, la voie ferrée traverserait le détroit par un tunnel de 60 kil. (?), creusé à 50 mètres sous l'eau, et parcourerait l'Alaska, puis le Canada jusqu'à la ligne du Pacifique. L'exploitation des mines d'or, de cuivre et de houille de ces régions glacées serait le but rémunérateur espéré ; peut-être aussi la haute fantaisie de conduire quelques rares voyageurs européens par Irkoutsk, le détroit de Béring, le Youkon, le Manitoba et les rives des Grands-Lacs jusqu'à New-York, s'il vous plaît ! Soit un trajet de 18 000 kil., qui demanderait plus de deux mois, pendant lesquels le touriste aurait l'occasion de s'ennuyer, de se faire geler ou manger par les loups..... Ce projet nous paraît au moins prématuré.

Revenons au *Transsibérien*. Il commence dans l'Oural à *Tchéliabinsk* et passe d'abord à *Kourgan*, sur le Tobol, à *Pétropavlosk*, sur l'Ichim, puis à *Omsk*, ville florissante de 65 000 âmes, sur l'Irtych. A la nouvelle station d'*Obi*, sur le fleuve Obi, il est au milieu des districts miniers de Kolyvan et de Barnaoul ; à *Taïga*, il envoie un embranchement sur Tomsk, au centre des mines de l'Altaï. Il passe ensuite à *Krasnoïarsk*,

sur l'Yénisséi, et descend au sud pour atteindre, sur l'Angara, *Irkoutsk* (60 000 hab.), la vraie capitale de la Sibérie, et son principal entrepôt du commerce avec la Chine, non loin du lac Baïkal.

La ligne contournera plus tard la rive méridionale de ce lac : provisoirement un « ferry-boat », ou steamer porte-train, fait le service de la traversée pour gagner la Transbaïkalie, qui est aussi une région minière ; il y dessert *Tchita* et Nertchinsk sur la Chilka, affluent de l'Amour où commence la navigation, qui a le tort d'être trop lente dans ses pérégrinations ; aussi est-elle délaissée par les voyageurs, qui prennent de préférence le *Transmandchourien*.

Ce dernier chemin de fer s'embranche au Transsibérien près de *Tchita*, franchit l'Argoun à *Nagadan* et traverse la Mandchourie chinoise par *Zizichar* et *Kharbin* pour atteindre *Vladivostok*, port militaire russe sur la mer du Japon. De Kharbin, un embranchement descend au sud sur *Moukden*, *Port-Arthur* et *Dalny*, deux ports russes dans la concession à bail. Enfin, de *Niou-tchang*, un tronçon conduit à *Péking*.

Le service postal vient d'être inauguré sur cette immense ligne : des lettres adressées de Paris à Féking, et *vice-versa*, ont été rendues à destination en une vingtaine de jours, nonobstant les irrégularités d'un service improvisé ; tandis que le trajet postal par mer est d'au moins 30 jours. Les voyageurs trouveront les mêmes avantages d'un trajet accéléré, et, pour ce, lui donneront souvent la préférence. Quant aux marchandises lourdes, il est bien évident qu'elles conserveront longtemps encore la voie maritime, plus longue mais beaucoup plus économique.

Mandchourie. – C'est ici le point délicat. Sommes nous en Chine ou dans l'empire du Tsar ? La date du 8 octobre à laquelle la Russie devait évacuer la province de Moukden, aux termes de ses engagements envers la Chine et les puissances protectrices, est passée sans rien amener qui ressemblât à une évacuation quelconque Du reste, personne ne s'attendait à voir les Russes partir, même dans la mesure extrêmement modérée et purement illusoire où ils le feraient, c'est-à-dire sans renoncer aux avantages de la convention Cassini, qui leur permet de garder militairement le chemin de fer de Mandchourie. Il est à remarquer que, depuis plusieurs mois, personne, sauf les braves Japonais, ne semble plus avoir songé à discuter les conditions de la présence des Russes en Mandchourie. D'autre part, l'attitude de la presse et des autorités moscovites est de plus en plus affirmée. A Niou-tchang, les fonctionnaires russes ont déclaré qu'il n'y avait aucune chance qu'ils partissent. Les constructions commencées par le gouvernement russe dans ce port sont poussées avec la plus grande activité.

Rien de plus significatif d'ailleurs que l'ukase impérial créant une lieutenance (ou grand gouvernement) de l'*Extrême-Orient*,

analogue à celle du Caucase. Cette lieutenance ou vice-royauté est confiée à l'amiral Alexeief qui cumule tous les pouvoirs : civils, militaires et maritimes. Elle comprend non seulement les provinces sibériennes de l'Amour et du littoral (du Pacifique), mais encore la province chinoise de Ching-king avec la presqu'île de Liao-toung, sur le golfe de Péking ; elle englobe par là-même la Mandchourie entière. L'amiral vient de passer en revue à Port-Arthur toute la flotte russe composée de 90 navires, et en même temps une armée de terre de près de 100 000 Russes ou Cosaques, tandis qu'une autre armée de 100 000 hommes arriverait par le Transsibérien. C'est la prise de possession manifeste.

L'amiral Alexeief a déclaré que les Russes négociaient au sujet de la Mandchourie avec la Chine, mais avec la Chine seulement, et il a insisté sur ce point pour bien montrer que son gouvernement n'admettrait point l'intervention de tiers dans cette question, qu'il considère comme exclusivement russo-chinoise. Les journaux russes d'Extrême-Orient renchérissant sur ceux d'Europe, affirment hautement que la Mandchourie ne sera pas évacuée. L'un deux disait que le véritable siège de la vice-royauté russe d'Extrême-Orient n'était pas Port-Arthur ni Vladivostock, mais bien *Kharbin,* à l'intersection des deux branches du Transmandchourien, en plein territoire mandchou, c'est-à-dire chinois.

Comme nous l'avons déjà dit dans nos précédents bilans, l'affaire de Mandchourie est réglée ; personne ne se fait plus d'illusion à cet égard, et l'Europe doit en faire son deuil. C'est tout au plus si la Russie respectera dans cette province les droits de liberté commerciale, auxquels l'Angleterre et le Japon attachent la plus grande importance, même les Etats-Unis, qui réclament la libre entrée du port de Niou-tchang et du marché de Moukden.

Japon et Corée. — Les pauvres Japonais n'ont vraiment pas de chance. Si intelligents qu'ils soient, si vaillants qu'ils aient été dans la conquête de la Corée et de la Basse-Mandchourie, en battant les Chinois en 1894, ils ont dû tout restituer, grâce à la coalition de trois gros larrons accourus soi-disant pour sauver le vaincu. L'un des trois, le plus fort, le plus patient, a fini par manger l'huitre de la Mandchourie. Et maintenant, mis en appétit, c'est la Corée qu'il convoite, la Corée rendue indépendante par le Japon et sur laquelle celui-ci a le plus de droits.

Depuis six mois, les journaux ne tarissent par sur les tentatives de la Russie de s'emparer des forêts et des mines du bassin du Yalou, grosse rivière qui forme la frontière coréenne au Nord-Ouest. Des troupes moscovites y sont rassemblées ; des fortifications ont été élevées par elles à Yongampho (Wi-tchi), à l'embouchure du Yalou. Une ligne télégraphique russe a été établie aboutissant à Séoul, la capitale de la Corée, et le port

de Gensan (Wanson), au Nord-Ouest, satisferait mieux les Russes que celui de Vladivostosk, situé trop au Nord.

Les Japonais, qui tiennent garnison au sud-est à Fousan, tête de leur télégraphe qui les relie à Séoul, s'inquiètent de ces empiètements de leurs rivaux. Dans son indignation, le peuple japonais tout entier pousse à la guerre contre les usurpateurs ; mais les chances ne sont plus de son côté comme elles l'étaient il y a trois ou quatre ans, alors qu'il aurait pu avec sa flotte tout prête lancer 200 000 hommes aguerris contre le peu de Russes qui se trouvaient dans ces parages ; aujourd'hui que le Transsibérien-Transmanchourien continue à amener des troupes de renfort, la partie n'est plus égale.

On pourrait penser que l'Angleterre devrait aider le Japon, mais le traité d'aillance anglo-japonaise dit expressément que l'un des alliés n'interviendra que pour empêcher l'ingérence d'un second ennemi, lequel, dans le cas présent, pourrait être la France, alliée de la Russie. Mais alors ce serait une conflagration générale, que les puissances, l'Angleterre la première, cherchent à éviter.

Quoi qu'il en soit de cette question politique, l'industrie et le commerce japonais se développent admirablement, et l'on cite comme un phénomène l'accroissement de la ville d'Osaka, située dans une plaine maritime, coupée de canaux et creusant un port magnifique qui est déjà, pour l'importance, le second de l'empire. Osaka jouit de tous les raffinements de la civilisation européenne : service de tramways, gaz et électricité, manufacture de coton et de soie, usines de tous genres, chantiers de constructions navales, etc. ; elle compte, au dire d'un missionnaire catholique, plus d'un million d'habitants, qui s'accroissent d'au moins 60 000 chaque année.

Cet exemple suffira pour marquer la grande place que le peuple japonais, trop prompt peut-être à s'assimiler même les vices de notre civilisation, tiendra à l'avenir dans la lutte internationale des intérêts politiques et commerciaux.

(*A suivre.*) F. ALEXIS, M. G.

L'art d'écrire

L'article que nous reproduisons a paru, sous l'initiale T., dans le numéro du 15 février des *Monat-Rosen*, organe de la Société des Etudiants suisses :

L'art d'écrire peut-il s'enseigner ? » telle est la question qu'examinait mardi, 20 janvier, M. F. Brunetière, devant un très nombreux auditoire, réuni dans la Salle de géographie, à Paris.

Question « d'actualité » fait remarquer d'abord l'éminent écrivain ;