

**Les Progrès
matériels de
l'Inde anglaise**

**Eugène-Anatole de
Valbezen**

[E. de Valbezen](#)

Les Progrès matériels de l'Inde anglaise

[Revue des Deux Mondes](#), [3^e période](#), [tome 7](#), 1875 (p. 870-898).

LES PROGRÈS MATÉRIELS DE L'INDE ANGLAISE

L'Inde n'a jamais été et ne sera jamais pour l'Angleterre une colonie dans le sens absolu du mot ; jamais les enfans de la race anglo-saxonne ne peupleront les deltas du Gange et de l'Indus. La nature de ses puissantes mains a posé à cette occupation des barrières infranchissables ; si les hommes faits perdent leurs forces sous le climat délétère de l'Inde, l'action en est encore bien plus puissante sur les enfans ou les adultes. Aussi n'est-il pas de famille un peu aisée de la communauté européenne dont les enfans ne soient embarqués pour la mère-patrie au plus tard vers l'âge de trois ou quatre ans. Les moyennes de mortalité des enfans de régiment, les seuls rejetons de race blanche qui s'élèvent dans l'Inde, expliquent assez ces séparations prématurées, mais nécessaires. Le domaine asiatique de la Grande-Bretagne ne sera jamais pour ses maîtres européens qu'une conquête où ils ne pourront maintenir leur pouvoir qu'en conservant les

supériorités physiques et morales de leur race sur les races asiatiques. Il n'en est pas moins indispensable pour l'Angleterre de développer les immenses ressources de son empire d'outre-mer, et l'on va essayer ici de donner une idée des progrès qui se sont accomplis dans l'Inde pendant ces quinze dernières années.

Ce n'est en effet que récemment que les intérêts matériels ont préoccupé le gouvernement de l'Inde. Depuis le commencement du siècle jusqu'à l'annexion du Pendjab (1849), les représentants de l'honorable compagnie, voués tout entiers aux questions de politique extérieure, ambition ou nécessité, n'avaient accordé que peu de soin au développement des richesses du pays. L'administration énergique et éclairée de l'illustre marquis de Dalhousie inaugura l'ère des grands travaux publics. La grande route (*Great trunk road*) qui relie Calcutta à Dehli fut livrée au public en 1851. L'Inde eut le bénéfice d'un réseau complet de télégraphes électriques en 1854, et presque en même temps d'une réforme complète et indispensable de l'administration postale. Un système de voies ferrées reliant entre eux les centres de production et de commerce des trois présidences fut mis à l'étude, et avant le départ de lord Dalhousie (1856) des tronçons importants étaient ouverts dans les gouvernements du Bengale et de Bombay. L'insurrection des cipayes attira sur l'Inde l'attention publique, força de remonter tous les rouages de la machine gouvernementale, et fit plus pour le développement matériel du pays en quelques mois que n'aurait pu le faire un demi-siècle de monotone et paisible prospérité. Le terrible orage dégagea l'atmosphère, rendit possibles ces victoires pacifiques qui pour s'achever n'ont besoin que du concours du capital et de l'énergie de l'Europe sous la protection bienveillante d'un gouvernement honnête et éclairé.

I.

Une réforme radicale devait précéder toutes les autres. Dans son ombrageuse susceptibilité de toute immixtion étrangère, la compagnie des Indes n'avait jamais permis, même à ses nationaux, de posséder ou d'acquérir sur le territoire de ses domaines. Cet état de choses excitait de toutes parts de justes réclamations, et sous la pression de l'opinion publique

les nouvelles autorités dès le début n'hésitèrent pas à porter une main hardie sur les principes fondamentaux de la législation anglo-indienne. Depuis des années déjà, l'Européen entreprenant, quelle que soit sa nationalité, devient, aux mêmes conditions que les natifs eux-mêmes, propriétaire foncier dans l'Inde. Tout terrain vague ou récemment cultivé peut être acheté du gouvernement en toute propriété ; quant aux terres inscrites sur le cadastre (*regular rent roll*), un artifice légal déjoue la rigueur de la loi fondamentale, qui ne reconnaît que le gouvernement pour seul et légitime propriétaire du sol. En déposant chez le collecteur du district en titres du gouvernement un capital portant un intérêt égal à l'impôt foncier (*assesment*), l'acquéreur se délivre à jamais du souci du paiement de l'impôt, et sa position est exactement ce qu'elle serait, s'il avait vendu ses rentes indiennes pour en convertir le montant en immeubles. Ce désirable progrès de la législation indienne avait été précédé de l'établissement du réseau télégraphique, amélioration de premier ordre qui se rattache à l'administration de lord Dalhousie (1849-1856).

Les premiers travaux de la ligne de Calcutta à Agra commencèrent en novembre 1853 et furent achevés en cinq mois. Le 24 mars 1854, les deux grands centres communiquèrent par les fils électriques. Le 15 février suivant, la ligne reliait Agra à Madras par Bombay, et s'étendait au nord jusqu'à Attock sur l'Indus. En 1855, le réseau était complété par les lignes de Rangoon à l'est, et de Peshawer au nord, et présentait le magnifique total de 4,000 milles (6,440 kilomètres) de voies télégraphiques. Le docteur sir W. O'Shaughnessy, qui a illustré son nom en élevant dans l'Inde ce beau monument de la science et de la civilisation modernes, eut à combattre tous les obstacles que la nature peut opposer aux travaux de l'homme : jungles empestées exhalant des mois entiers des fièvres pestilentielles et peuplées de grands fauves, montagnes, rocs et précipices, forêts impénétrables, marais et rivières^[1]. Le câble qui conduit le fil électrique à travers la rivière la Soane s'étend sur une longueur de 4,800 mètres. Les frais d'établissement des 4,000 milles primitifs s'élevèrent à un peu plus de 5 millions de francs, soit une moyenne d'environ 1,250 francs par mille. Le réseau indien a depuis lors été renforcé de nouvelles lignes locales, surtout par l'inauguration des communications télégraphiques avec l'Europe. On peut affirmer, merveilleux résultat, qu'il n'est pas aujourd'hui d'Européen établi au plus profond de l'empire de Tamerlan et d'Aureng-Zeb qui ne puisse

communiquer en quelques jours, sinon en quelques heures, avec la mère-patrie. Il est inutile de s'appesantir sur les avantages politiques que le réseau télégraphique de l'Inde assure à l'Angleterre. Il suffit de rappeler le rôle important que les merveilleux fils de fer jouèrent au début de l'insurrection avant de tomber eux-mêmes au milieu des ruines amoncelées de toutes parts par une soldatesque effrénée. Disons encore que les lignes de l'Inde comme lignes d'une nationalité homogène n'ont pas d'analogues en Europe. Pour établir une comparaison de tarifs, il faut aller chercher ses points de repère aux États-Unis ; ces tarifs sont à l'avantage du public anglo-indien, qui ne paie qu'une roupie (2 francs 50 cent.) pour une dépêche de six mots, quelle que soit la distance, adresse gratuite.

L'Inde communique en ce moment avec l'Europe par trois lignes télégraphiques distinctes. La première passe par Constantinople, Mossoul, Bagdad, Faô, au fond du Golfe-Persique, d'où part le câble sous-marin qui relie cette dernière station à Karrachi, — la seconde (*Indo-european Télégraphie Company*) par Berlin, Varsovie, Kertch, Tiflis, Tabriz, Téhéran, Bushire, Cape Jash et Gwadur ; — la troisième, inaugurée en 1870, relie par un câble sous-marin Suez et Bombay. Une autre ligne, ouverte en 1871, complète les communications du lointain Orient avec l'Europe par Madras, Penang, Singapour et Hongkong. Malgré les avantages qu'elles offrent au public, les lignes de l'Inde sont loin de donner de bons résultats financiers. Les bénéfices nets de la compagnie de Suez à Bombay (au capital de 1,200,000 livres sterling) s'élèvent à 8 pour 100, soit à peu près la détérioration annuelle du câble. L'*Indo-european Télégraphie Company*, au capital de 450,000 livres sterling, ne peut faire face à ses frais d'exploitation après avoir remboursé les charges télégraphiques, aux divers gouvernements dont elle emprunte les fils. Les révisions de tarifs n'ont pas réussi à conjurer le mal. Les dépêches de vingt mots, primitivement de 5 livres sterling, abaissés à 2 livres 18 shillings, ont été ramenées à 4 livres sterling sans changement sensible dans les recettes.

Les travaux publics dans l'Inde, il y a trente ans, étaient à peu près circonscrits à l'entretien des bâtimens militaires et civils : casernes, arsenaux, hôpitaux, tribunaux, caisses publiques, prisons. En dehors de ces édifices, l'action du gouvernement s'étendait seulement sur un ensemble assez considérable d'ouvrages d'irrigation. Un comité composé des

principaux officiers des départemens civils de l'armée suffisait aux besoins modestes d'une politique de *statu quo*, indifférente, sinon hostile au développement de la richesse du pays. Lord Dalhousie, en arrivant aux affaires, rompit avec les traditions du passé, et, enlevant à l'armée les travaux publics, fit de cette branche du service un département séparé du gouvernement suprême. Le nouveau département prit le plus rapide essor. Le budget des travaux publics de l'Inde, de 600,000 livres sterling en 1852-1853, dont un cinquième environ consacré à l'entretien et à la construction des routes, dépassait en 1867-1868 7 millions sterling, savoir :

Travaux militaires (nouvelles casernes, etc.)		2, 856,000 liv. st.
Bâtimens civils		1,144,240
Travaux publics proprement dits.	Routes	1, 358,640
	Irrigations	1,136,280
	Travaux divers	218,640
Subsides aux chemins de fer		502, 500
Total		7,116,300 liv. st.

On voit par ces chiffres qu'un singulier caprice de la fortune appelait la nouvelle administration civile à régénérer les bâtimens militaires de la compagnie. L'insurrection des cipayes avait conduit à augmenter dans de fortes proportions l'armée européenne de l'Inde. Les casernes manquaient pour loger ces nouveaux hôtes, et non-seulement cela, les anciennes casernes construites sous la compagnie étaient tristement célèbres pour leur insalubrité ; de plus on a souvent eu occasion de constater que les Anglais, avec une aveugle confiance, s'étaient bornés à entretenir à peu près dans l'Inde les vieilles fortifications des indigènes sans élever d'autres remparts à leur autorité. Cet état de choses attira dès le début l'attention des représentans de la couronne, et un crédit de 11 millions, réparti sur plusieurs exercices, fut attribué à la construction de nouveaux bâtimens militaires, à l'amélioration des anciens et à la création des ouvrages nécessaires pour assurer la défense des grands centres et des ports principaux. Aujourd'hui la

plupart des casernes de l'Inde présentent les conditions d'espace et de ventilation indispensables à la santé de l'Européen sous un climat délétère, et, si des épidémies déciment encore des régimens, il ne faut plus l'attribuer à l'incurie et à la parcimonie du gouvernement. Ajoutons encore que Allahabad, Lucknow, le fort Nicholson^[2], à Dehli, pourvus des redoutables engins de la science moderne, permettraient à de faibles garnisons de défier pendant longtemps les efforts des populations natives. Les défenses des grands ports de l'Inde ont été poussées avec moins d'activité, et ne sont pas encore sorties des portefeuilles des commissions d'enquête.

L'autre chapitre des anciens travaux publics de l'Inde, celui des irrigations, n'a pas été traité avec moins de magnificence, et nous constaterons volontiers que, depuis le transfert à la couronne des domaines de la compagnie, les autorités européennes se sont efforcées, avec une ardeur qui les honore, de remplir une mission providentielle. En effet, le fléau des famines, que la civilisation a éloigné presque à jamais de l'Europe moderne, n'a pas disparu de l'Inde, et dans les années de sécheresse on y voit, des populations entières disparaître sous les atteintes de la faim et des maladies pestilentiellles qui lui servent de cortège.

Pour donner au lecteur une idée des horreurs d'une famine dans l'Inde, il suffira de citer quelques détails que nous empruntons aux dépositions faites devant le comité d'enquête sur la famine du Bengale et la province d'Orissa en 1866 par le juge Wanchope et le révérend M. Miller. « J'arrivai, dit M. Wanchope, à Midnapore le 26 mars 1866, et remarquai aux environs de la ville des natifs amaigris et affamés qui ramassaient des fruits sauvages, et semblaient n'avoir d'autre nourriture que celle qu'ils pouvaient trouver çà et là. Je ne restai que trois semaines à la station, et m'occupai peu de ce qui s'y passait. J'eus à juger de nombreux cas de vol avec effraction, qui avaient été évidemment commis par des gens mourant de faim. La session finie, je revins à Hougly, et ne repartis qu'à la fin de mai pour la province désolée par la famine. À vingt milles au-delà de Midnapore, les signes caractéristiques d'une famine commencèrent à frapper mes yeux. Les villages semblaient presque déserts ; hommes, femmes, enfans, n'étaient que des squelettes. Ces horreurs augmentèrent sur toute la route de Dantoun à Balasore. Jamais mes yeux n'avaient vu pareilles scènes ; toutes les figures portaient l'empreinte du désespoir. Impossible de me rappeler où je

rencontrai les premiers morts. À Balasore se trouvaient environ 3,000 affamés, nourris à la *dhurmsala* (maison de charité). Rien de plus hideux que les environs de la ville : les routes, les champs, étaient couverts de squelettes vivans qui ramassaient du bois pour faire cuire le riz donné par nos agens. Couchés sur les rebords des routes, des centaines de malheureux n'étaient plus que des os recouverts d'un noir parchemin. Avec le temps, presque tous les affamés des environs affluèrent à Balasore, et les choses empirèrent encore. Les morts furent plus nombreuses, l'état de ces nouveaux arrivans était tellement grave qu'il défiait tout secours humain. Le 2 juillet, je quittai Balasore pour retourner à Calcutta. Les pluies avaient rendu les routes impraticables. Les horreurs que je rencontrai sur mon chemin dépassèrent tout ce que j'avais vu jusque-là ; partout, au milieu des boues, des cadavres et des mourants. » — Le révérend A. Miller dépose en ces termes devant la même commission. « Vers la fin de mai, les natifs commencèrent à succomber en nombre assez considérable sous les atteintes de la faim, mais les mois de juin, juillet et août furent les plus fatals. Les natifs mouraient par centaines dans les champs et les endroits retirés, où l'on ne pouvait aller leur porter secours. Si par chance on courait les champs, on ne voyait partout que des chacals et des oiseaux de proie acharnés sur des cadavres. S'il fallait évaluer le nombre des morts, je dirais, pour ne rien exagérer, qu'il a disparu un quart de la population dans le district d'Orissa et un tiers dans celui de Balasore. Dans les autres parties de la province, les pertes ont été moindres. Ces infortunés supportaient leurs mortelles épreuves avec une singulière résignation, Rien, non, rien de ce que j'ai lu ou entendu ne saurait donner une idée des horreurs de cette famine. Je n'ai jamais entendu dire que des Hindous eussent touché à la chair des animaux défendus par leurs lois religieuses : chiens, chats ou vaches ; mais il est certain que quelquefois ils mangèrent leurs enfans morts. Je tiens d'une personne digne de toute confiance qu'elle a vu une mère et son fils en train de dévorer le corps d'un enfant. »

Ces grandes calamités paralysent le commerce et les affaires, et se traduisent par de formidables déficits dans le revenu public. Au point de vue de leurs intérêts non moins qu'au point de vue de l'humanité, l'un des premiers devoirs des maîtres de l'Inde est de combattre ces désastreuses éventualités en propageant les moyens d'irrigation artificielle. La création des grandes voies d'irrigation dans les provinces du nord-ouest remonte aux

empereurs mogols : Feroze-Shah fit creuser le premier canal dans les plaines de Hissar pour arroser un terrain de chasse favori. Le canal de Delhi, exécuté sous la direction et sur les plans du grand architecte Ali-Murda-Khan, illustra le règne du shah Jehan et vivifia pendant près d'un siècle les districts voisins de la capitale de l'empire. D'autres canaux, qu'il serait trop long d'énumérer, attestèrent la prévoyante philanthropie des successeurs d'Akbar ; mais, au milieu des convulsions qui précédèrent et suivirent la chute du trône des Mogols, la terre se couvrit de ruines, et les grandes artères qui la fertilisaient cessèrent de lui apporter leurs flots bienfaisans.

En prenant en main l'héritage des Mogols, l'administration anglaise, qui s'étudiait à suivre les traditions de ses prédécesseurs, ne perdit pas de temps pour réparer les canaux que les malheurs des temps avaient mis hors de service. De 1808 à 1822, on rouvrit l'*Eastern Jumna canal* (canal oriental de la Jamouna), de 150 milles de long, et qui arrose 150,000 acres, le *Western Jumna canal* (canal occidental de la Jamouna), d'un développement de 445 milles. Ces restaurations n'étaient que les modestes préludes de l'œuvre la plus vaste et la plus utile qui ait honoré le règne séculaire de la compagnie des Indes. Le grand canal du Gange, d'une longueur de 898 milles 1/2, irrigue 1,471,500 acres de terre et protège contre les maux des famines une population de 6 millions d'habitans. La ligne principale ouverte le 7 avril 1854, qui se prolonge sur une distance de 525 milles avec une profondeur maximum de 3 mètres et une largeur maximum de 50 mètres, est presque sans rivale au monde, et dépasse d'un tiers le plus grand canal de navigation des États-Unis. Les efforts de l'administration sous le règne de la compagnie pour créer de nouveaux travaux d'irrigation ne dépassèrent pas les provinces du nord-ouest. Dans le Bengale, on se contenta d'entretenir les digues et levées (*embankments*) qui protègent la côte contre les inondations de la mer ou des rivières qui s'y déchargent, et de percer quelques canaux de navigation autour de Calcutta. La configuration des terrains dans les présidences de Madras et de Bombay permet généralement de satisfaire les besoins de la terre à l'aide de réservoirs formés en emmagasinant, au moyen de fortes murailles, les eaux des vallées. Ces réservoirs, presque tous établis avant la conquête anglaise, n'exigeaient que de faibles dépenses d'entretien et de réparation, et n'entraînaient pas le gouvernement dans des travaux considérables. Les événemens de l'insurrection éloignèrent pendant un temps l'attention du gouvernement des travaux d'irrigation ; mais ces

questions vitales furent violemment remises à l'ordre du jour par les famines de 1861 et de 1866. Une nouvelle famine a désolé le Bengale en 1874 ; mais les nobles et vigoureux efforts du gouvernement anglais ont réussi à conjurer le mal, que les correspondants à sensation des journaux anglais avaient d'ailleurs fortement exagéré.

Dès 1866, le gouvernement de la métropole avait donné carte blanche aux autorités de l'Inde, dans la plus entière acception du mot, pour entreprendre des travaux d'irrigation sur une échelle inconnue jusque-là. Un premier crédit de 1 million sterling affecté à ces dépenses en 1867 ne put être employé, vu l'insuffisance des études préliminaires. Depuis lors ces travaux ont été poussés avec une activité continue, et l'on peut espérer qu'avant vingt-cinq ans l'Inde sera pourvue d'un système complet d'irrigation. En poursuivant sans relâche cette grande entreprise, l'Angleterre se montre vraiment digne de la tâche civilisatrice que la Providence lui a confiée. Les devoirs du maître européen envers ses sujets asiatiques ne se bornent pas en effet à leur donner l'ordre et la paix : il doit les protéger, autant que peuvent le faire l'art et la science modernes, contre cette redoutable éventualité dont le nom seul fait pâlir les plus braves : la famine. Il ne s'agit donc pas dans l'Inde de procurer des irrigations là où elles sont profitables, il en faut partout où elles sont possibles. Ces gigantesques travaux accomplis, l'Angleterre aura réellement rempli sa mission et acquis des droits impérissables à la reconnaissance de l'Inde.

Il y a vingt-cinq ans, l'Inde était sans routes, et le voyageur ne pouvait y poursuivre son chemin que sur ses jambes, en palanquin, sur les épaules de noirs porteurs, sur le dos d'un âne, d'un cheval, d'un dromadaire ou d'un éléphant ; mais les voies de communication ne sont pas aussi indispensables en Asie qu'en Europe : la nature tantôt y favorise singulièrement, tantôt y arrête complètement la circulation. La sécheresse pendant neuf mois de l'année rend tout sentier accessible au piéton ou au cavalier, et lui facilite en outre le passage des rivières et des torrens. À la saison des pluies, toute locomotion est suspendue, et le système de route le plus perfectionné ne permettra jamais qu'exceptionnellement les transports de voyageurs ou de marchandises sous les cataractes du ciel, qui inondent la terre du mois de juin en fin septembre. Les vieux serviteurs de la compagnie, en général peu amis du progrès, prenaient facilement leur parti des dépenses et des lenteurs

du voyage, seuls inconvéniens ; du moins pour eux, de cet état de choses primitif, et ne manquaient même pas d'en vanter les avantages. Ainsi l'on faisait valoir que le manque de routes obligeait à tenir prêts les approvisionnement et les moyens de transport nécessaires aux mouvemens de troupes dans toutes les directions, et qu'il suffisait de quelques légers préparatifs pour passer du pied de paix au pied de guerre. De là la promptitude extraordinaire avec laquelle l'armée anglo-indienne entra en campagne dans certaines guerres ; de là aussi l'habileté et les ressources extraordinaires du commissariat, toujours tenu en haleine, et pour les troupes qui, dans leurs changemens de garnison, menaient la vie des camps pendant des mois, une école de travaux militaires aussi sérieux qu'utiles. L'expérience a fait justice de ces paradoxes, et la construction des routes est aujourd'hui un des sujets qui préoccupent le plus vivement les représentans de la reine Victoria dans l'Inde.

Les premières routes furent construites dans les provinces du nord-ouest, pays favorable par sa configuration aux travaux, et où de plus les matériaux nécessaires se trouvaient en abondance. Vers 1851, la route de Calcutta à Delhi était livrée à la circulation. L'impulsion était donnée et fut suivie, surtout dans le Pendjab, royaume nouvellement annexé et dont lord Dalhousie, alors gouverneur-général, suivait les progrès avec un soin paternel. Le mouvement civilisateur n'atteignit tout son développement que lorsque le vote du parlement eut remis le sceptre de l'Inde aux mains de la couronne. Les chiffres disent assez les progrès accomplis par les autorités nouvelles. En 1851-1852, le crédit alloué à la construction et à l'entretien des voies de communication dans les trois présidences s'élevait à 120,000 livres sterling. Ce crédit en 1867-1868 atteignait le chiffre respectable de 1,358,640 livres sterling, à savoir : 531,840 livres sterling consacrées à l'entretien des routes anciennes, et 826,800 livres sterling pour le développement du réseau. Une bonne route macadamisée coûte dans l'Inde environ 1,000 livres sterling le mille (15,500 francs le kilomètre). Il est vrai que le chiffre varie dans d'assez fortes proportions et est de beaucoup supérieur dans le Bas-Bengale, où les matériaux manquent complètement, et où il faut se servir de pierres venues de loin et à grands frais ou de briques concassées, ce qui rend les routes d'un entretien fort onéreux.

Un trait distinctif des routes de l'Inde, c'est le caractère inachevé qu'elles présentent ; au passage des rivières, les ponts font universellement défaut. En effet, ces constructions fort dispendieuses ne rendent que de maigres services. Pendant l'été, les rivières peuvent se passer commodément à gué ou en bateau, tandis que des travaux de premier ordre pourraient seuls résister en hiver à la violence des eaux et ne serviraient qu'à favoriser une circulation peu active. Le budget actuel de l'Inde, au prix moyen de 1,000 livres sterling par mille, permettrait d'ouvrir environ 800 milles de route par an ; mais l'entretien des voies nouvelles incombe à l'état, et il n'est pas dans l'Inde de source de revenus publics, subsides, corvées, taxes locales, que l'on puisse affecter aux dépenses de voirie comme on le fait en Europe. Des barrières avaient été établies à l'origine, mais les produits couvraient à peine les frais de perception ; détruites pendant l'insurrection, elles n'ont pas été relevées depuis. Le problème de l'entretien des routes reste encore à résoudre et présente un grand intérêt, car, en estimant à 75 livres sterling la moyenne des frais d'entretien par mille et la construction annuelle à 800 milles, on voit que le budget des travaux publics s'accroît chaque année de 60,000 livres sterling de nouveaux et indispensables frais d'entretien. Au jour présent, on peut évaluer à 10,000 milles la longueur du réseau macadamisé de l'Inde, et, quoique ce total, comparé à celui d'il y a vingt ans, atteste de véritables et remarquables progrès, l'œuvre des routes de l'empire est, on peut le dire, à peine commencée. L'établissement des voies ferrées rend encore plus indispensable le prompt achèvement des routes indiennes, et les chemins de fer ne pourront porter tous leurs fruits que lorsqu'un système de route perfectionnée permettra aux produits des pays qu'ils traversent d'arriver au wagon sans frais exorbitants de transport.

Lord Dalhousie, à qui revient la gloire d'avoir conçu et commencé la grande œuvre des chemins de fer indiens, comprit que le gouvernement ne devait pas avoir seulement pour but de protéger les intérêts politiques et militaires de la conquête. Avant tout, il voulut que le réseau ferré servît à développer les richesses et les ressources du pays en reliant les centres de production aux grands ports de mer. L'illustre homme d'état comprit aussi qu'il fallait, pour mener à bien la grande entreprise, combiner l'action de l'industrie privée et celle de l'état, et que les capitaux de l'Europe, les seuls sur lesquels on pût compter, n'oseraient aborder avec leurs propres forces seules des travaux pleins d'inconnus et de difficultés. Les bases

fondamentales des traités conclus avec les compagnies furent à peu près les suivantes. Le gouvernement promit de fournir les terrains nécessaires à l'établissement des lignes et de garantir un minimum de 5 pour 100 d'intérêt sur le capital engagé depuis le commencement des travaux. En remboursement de ces avances, il fut convenu que tous les profits nets de l'exploitation seraient versés au trésor public. Aussi longtemps que le montant de ces versements n'excède pas 5 pour 100 du capital dépensé, la somme entière est retenue par l'état ; au-dessus de 5 pour 100, le surplus est divisé en parties égales, l'une pour les actionnaires, l'autre pour le trésor public. Les sommes ainsi perçues par ce dernier sont applicables à la liquidation des intérêts servis précédemment aux actionnaires, et lorsque le total des remboursements ainsi effectués balancera le total des avances faites par l'état avec intérêt simple calculé au taux de 5 pour 100, les profits de l'exploitation demeureront définitivement et intégralement acquis aux actionnaires.

Une autre question importante restait à résoudre. Tous les capitaux devant venir d'Angleterre, il était indispensable de se mettre en garde contre les fluctuations du change, et il fut décidé que celui-ci serait fixé à 1 sh. 10 p., taux inférieur de 9 pour 100 environ à la valeur légale de la roupie. Le gouvernement en un mot vendit ses traites, à un prix déterminé, mais notablement inférieur à celui du marché. La sagesse de cette disposition s'est clairement manifestée depuis 1869, et dans le dernier exercice (1872-73) le bénéfice qu'elle a procuré au trésor public s'est élevé à 7 millions de francs. Au 30 décembre 1871, les avances de l'état pour garantie d'intérêts aux compagnies atteignaient environ 500 millions de francs. Considérable comme l'est cette somme, on peut cependant affirmer que jamais dette plus honorable, plus utile, n'a figuré au budget de l'Inde.

En retour de l'appui qu'il prêtait aux compagnies, le gouvernement se réserva le droit de s'immiscer dans leurs travaux ; sa sanction est nécessaire à toute dépense d'établissement ou d'exploitation. Les comptes généraux sont révisés par ses contrôleurs, les compagnies n'exercent des droits suprêmes que sur leurs employés, qu'elles peuvent admettre ou remercier à leur gré, mais dont on fixe les salaires et les fonctions d'accord avec le gouvernement.

Les compagnies représentées en Angleterre par des conseils d'administration sont soumises au contrôle d'un agent général (*government's director*) qui a son siège dans tous les comités et un droit de *veto* sur leurs décisions. Dans l'Inde, un agent délégué par chaque compagnie dirige le personnel et les affaires de l'exploitation sous la surveillance d'un ingénieur consultant (*consulling engineer*), fonctionnaire qui sert d'intermédiaire entre les compagnies et l'état. On voit qu'en théorie le gouvernement exerce une autorité absolue sur les chemins de fer indiens, mais dans la pratique le contrôle s'évanouit. En Angleterre, un agent unique ne saurait suffire aux affaires de huit grandes compagnies ; dans l'Inde, l'officier consultant doit se borner à surveiller seulement les travaux de sa ligne, et son action ne va pas plus loin. Il suit de là que dans certaines compagnies les dépenses ont beaucoup excédé les devis, et que dans d'autres les travaux ont été exécutés avec une regrettable parcimonie. De plus le stimulant qui excite au plus haut degré d'ordinaire l'énergie et la surveillance des directeurs de compagnie et de leurs agents, le désir d'arriver à un excédant de recettes sur les dépenses qui permette de distribuer un dividende aux actionnaires, n'existe pas dans les états-majors des lignes anglo-indiennes. Sans inquiétude de ce côté, quel que soit le résultat de l'exercice, les états-majors n'apportent pas dans leur administration l'ardeur des affaires et des économies. L'intervention du gouvernement a rencontré aussi de grandes difficultés dans les questions d'exploitation où les intérêts du public qu'il représente se trouvent en opposition directe avec ceux des compagnies. Si ces dernières ne cherchent qu'à obtenir le maximum de profit avec le minimum de trafic, la communauté demande au contraire d'arriver aux mêmes résultats avec les tarifs les plus bas. Là, l'action du gouvernement s'arrête, et il ne peut forcer les compagnies à appliquer le minimum des tarifs établis, ou à multiplier les trains. Aussi le fret par voie ferrée est-il exorbitant dans l'Inde, presque prohibitif pour certains articles, les charbons entre autres.

Le réseau primitif des chemins de fer indiens comprend neuf lignes principales, administrées par des compagnies avec garantie d'intérêt. La première, l'*East Indian* (l'Est-Indien), met en communication Calcutta et les plaines torrides du Pendjab^[3] en passant par les grandes villes du Bengale et les provinces nord-ouest. La seconde, le *Great Indian Peninsula* (Grand-Péninsulaire indien), relie Bombay à Calcutta par sa jonction avec l'Est-

Indien à Allahabad, et Bombay à Madras par sa jonction avec le chemin de fer de Madras à Kulburga. La troisième est le *Madras railway* (chemin de fer de Madras), dont les divers embranchemens unissent le Golfe-Arabique à la baie du Bengale, Madras au beau plateau des Neilgherries, et Madras au Grand-Péninsulaire indien. La quatrième, le *Scinde, Punjab and Delhi*, remédie aux difficultés de la navigation du Bas-Indus. Nommons encore le *Bombay Baroda and central India*, le *Great Southern of India*, l'*Eastern Bengal*, l'*Oudh and Rohilkhund*, enfin le chemin de fer du Carnatic, qui doit desservir Madras et Pondichéry. L'expérience a depuis lors révélé de nouveaux besoins, mais les lignes complémentaires qui sont venues se greffer sur le réseau primitif sont désormais construites par l'état et exclusivement sous son contrôle : ainsi le *Calcutta and South-Eastern*, le *Northern Punjab*, le *Rajpootana*, etc. Pendant l'année officielle 1871-1872 (1^{er} avril à 31 mars), il a été livré à la circulation 408 milles de chemins de fer, et le total du réseau en activité a été ainsi porté à 5,204 milles, dont 5,136 milles relèvent des compagnies et 68 milles sont propriété de l'état. L'achèvement des travaux résolus comprend encore 2,440 milles, savoir : 940 milles par les compagnies et 1,513 milles par le gouvernement.

Les dépenses des compagnies, depuis les premiers travaux (1849) jusqu'au 31 mars 1872, ont atteint 2 milliards 265 millions de francs. Conformément aux cahiers des charges, les terrains ont été livrés gratuitement par le gouvernement aux compagnies concessionnaires. Les recettes des chemins de fer anglo-indiens pendant l'année 1871-72 se sont élevées à 153 millions de francs et les dépenses à 82 millions, soit un bénéfice net de 71 millions, et une proportion de 54 pour 100 des dépenses aux recettes, chiffres qui diffèrent peu de ceux de l'exercice précédent ; mais il faut faire remarquer que l'année 1871-72 a vu livrer à la circulation 408 milles nouveaux de voies ferrées, et que de ce fait les frais de premier établissement du réseau se sont accrus de 57 millions. Les recettes pour 1871-72 se décomposent ainsi : 18,940,585 voyageurs ont produit 49 millions, et 3,289,561 tonnes de marchandises 100 millions, — le complément des recettes étant fourni par des articles divers, messageries, télégraphes. Les recettes et les dépenses par mille varient dans d'assez grandes proportions. Les écarts considérables des dépenses sur les diverses lignes de l'Inde doivent surtout être attribués à la diversité des modes de chauffage qu'elles emploient. Certaines exploitations tirent à grands frais tout leur combustible d'Europe, tandis que d'autres ne

se servent que de bois. L'*East Indian* traverse les magnifiques districts houillers du Bas-Bengale, et obtient son combustible à plus bas prix que les lignes européennes les plus favorisées. Des recherches récentes ont révélé la présence du charbon en quantité considérable dans certains districts de l'Inde centrale, et ces mines fourniront prochainement aux besoins du *Great Indian Peninsula*. Les travaux des géologues qui ont parcouru pendant ces dernières années la présidence de Madras sont restés infructueux, car on n'a pas trouvé trace de dépôts houillers.

Au 30 septembre 1871, le personnel des chemins de fer anglo-indiens comprenait 68,517 employés, dont 4,852 Européens. Ce dernier chiffre donne une juste idée du magnifique débouché que l'exploitation du réseau ferré asiatique offre aux classes moyennes et ouvrières de l'Angleterre. Il est vrai aussi que les passagers des grandes artères de l'Inde trouvent une sécurité qu'ils ne rencontrent malheureusement nulle part en Europe. Une catastrophe un peu grave, où huit voyageurs ont été blessés, a seule attristé l'exploitation des chemins indiens en 1871-72. Les accidents moins sérieux sont au nombre de 548, dont 314 causés par du « bétail » rencontré sur la voie. Il faut savoir que dans les documens figurent sous le titre de bétail daims, hyènes, buffles, tigres et autres rois dépossédés de la jungle que la vapeur a frappés au plus profond de leurs anciens domaines. La mort n'en a pas moins promené sa faux dans la foule des voyageurs : 110 passagers natifs, à deux ou trois exceptions près, sont morts dans les wagons sous les atteintes des pestes de l'Inde : fièvres, dyssenterie, choléra.

On a vu que les bénéfices nets des chemins de fer anglo-indiens pour l'exercice 1871-72 s'étaient élevés à 71 millions de francs, — 3 1/2 pour 100 environ du capital employé par les compagnies (un peu plus de 2 milliards). Pour remplir ses engagements envers les actionnaires et leur compléter un intérêt de 5 pour 100, le gouvernement de l'Inde a donc à fournir une somme d'environ 30 millions. On ne peut se dissimuler que c'est là un lourd fardeau pour le budget colonial, qu'en un mot les grands travaux publics n'ont pas justifié toutes les espérances qui avaient salué leurs débuts. Il faut ajouter cependant que des circonstances exceptionnelles et contraires ont pesé en 1871-72 sur le trafic de l'*East Indian*, la plus active et la plus étendue des lignes indiennes. De plus, sur ces artères de création récente, le mouvement des voyageurs et des marchandises est loin d'avoir

acquis tout le développement dont il est susceptible. On trouve en effet que, sur les premières lignes ouvertes, la moyenne des recettes de cinq ans en cinq ans augmente dans des proportions considérables. Ces statistiques dissipent en partie les sombres nuages qui entourent l'avenir des chemins de fer indiens.

Quant au système des compagnies garanties par l'état, on ne saurait nier que l'expérience n'ait donné des argumens puissans à ceux qui lui sont hostiles. Sur plusieurs lignes, les frais d'exploitation ont dépassé de beaucoup les recettes. Les états-majors, sans inquiétude pour le dividende, n'apportent pas dans leur administration l'activité et l'économie qui seules font la fortune des grandes entreprises ; enfin souvent l'intérêt public est sacrifié à celui des compagnies sans que le gouvernement puisse défendre vigoureusement la cause de la justice. Ces faits acquis ont jeté depuis longtemps dans l'Inde une grande impopularité sur le système des compagnies garanties, et dès 1862 le gouverneur-général, lord Elgin, avait résolu d'en finir avec ce système pour les lignes de nouvelle création, qui ont depuis été exclusivement construites et exploitées par l'état. L'idée même de la dépossession des anciennes compagnies au profit du gouvernement a trouvé dans l'Inde de nombreux défenseurs, qui ont d'ailleurs pu s'autoriser d'une clause des contrats par laquelle le gouvernement s'est réservé le droit de racheter les lignes concédées après vingt-cinq années d'exploitation. L'affaire ne rencontrerait pas sans doute de grandes difficultés, et le crédit du gouvernement de l'Inde trouverait d'autant plus facilement un emprunt de 2 milliards, qu'il ne s'agirait après tout que d'opérer une simple conversion.

Sans préjuger de l'avenir des chemins de fer indiens, contentons-nous d'apprécier en quelques mots la grande œuvre dont le marquis de Dalhousie a été l'initiateur. Les questions de finance, de systèmes de construction et d'exploitation disparaissent devant des considérations d'un ordre plus élevé. En donnant à l'Inde des brahmanes en moins de vingt ans un réseau presque complet de voies ferrées, l'Angleterre a décidément pris pied sur cette terre immuable. Les rails et la vapeur, qui côtoient aujourd'hui le Gange et l'Indus, y prodigueront à pleines mains, comme partout sur le globe, des semences de progrès matériel et moral, de vraie civilisation. Le conquérant qui a doté ses sujets d'un réseau ferré de plus de 5,000 milles (8,000

kilomètres) a mené à bonne fin une œuvre sans précédent dans les annales des siècles, et l'histoire doit constater avec impartialité que dans les vingt dernières années nos voisins se sont montrés vraiment dignes des faveurs que depuis cent ans la fortune leur prodigue sur la terre d'Asie.

II.

Les tableaux statistiques de l'empire anglo-indien en 1871-72 donnent à l'exportation pour les grands ports de Karrachi, Bombay, Madras, Calcutta, Moulmein, Rangoun, le chiffre considérable de 1 milliard 616 millions de francs. Les importations pour les mêmes ports, pendant le même exercice, s'élèvent à 1 milliard 66 millions. Les chiffres des neuf années antérieures indiquent clairement la puissance avec laquelle les événements politiques extérieurs se font sentir dans les transactions commerciales de l'Inde. Pendant la guerre de la sécession, qui donne une impulsion énorme à la culture du coton, les exportations atteignent le maximum de la période. Les guerres européennes de 1866 et de 1870 jettent le malaise et l'effroi sur tous les marchés du monde ; avec la paix, les affaires renaissent, et les chiffres du commerce maritime en 1871-1872 diffèrent peu de ceux de la crise américaine.

Le port de Calcutta tient toujours le premier rang dans le mouvement commercial de l'Inde, et les importations en 1871-72 s'élèvent à 494 millions de francs, les exportations à 696 millions. Le commerce sur les bords de l'Hougly suit une marche croissante, et l'année 1872, comparée à la première de la période décennale, donne une augmentation de 137 millions de francs à l'importation, de 311 millions à l'exportation. Il n'en est pas de même au port de Bombay, dont les exportations pendant la fièvre du coton (1864-1865) atteignent presque 1 milliard, pour retomber pendant le dernier exercice au-dessous du chiffre de 1863. Le document décennal donne en 1872 261 millions pour les importations à Bombay et 647 millions pour les exportations ; ces chiffres diffèrent peu de ceux de l'année 1863.

Le mouvement maritime de l'Inde est représenté, entrées et sorties réunies, pour l'année 1872, par 45,885 navires jaugeant 8,333,638 tonneaux. En

comparant ces chiffres à ceux du premier exercice de la période décennale, — 41,501 navires jaugeant 5,612,205 tonneaux, — l'on voit que le nombre des navires est resté stationnaire, tandis que le tonnage a presque doublé. Pendant ces dernières années, une double métamorphose s'est accomplie dans le matériel de la flotte marchande de l'Angleterre. Les grands *clippers* ont d'abord remplacé les navires de faible tonnage ; depuis le percement de l'isthme de Suez, les *steamers* disputent à la marine à voiles le fret des mers indiennes. Les efforts de l'industrie moderne, sans résoudre le problème de la suprématie des deux grandes métropoles indiennes, ont développé autour d'elle des élémens nouveaux et considérables d'activité et de richesse. Si le port de Bombay, par l'ouverture du canal de Suez, se trouve de dix jours de navigation à la vapeur plus rapproché de l'Europe que le port de Calcutta, le réseau des chemins de fer indiens est singulièrement favorable à ce dernier. On ne compte que 560 milles de Calcutta à Allahabad, point de jonction de l'*East Indian railway*, qui traverse les provinces nord-ouest et le Pendjab, et de l'*Indian Peninsula*, tandis que la distance de Bombay à Allahabad s'élève à 850 milles. La ligne de Calcutta traverse le riche bassin houiller de Ranee-gunge, et obtient son combustible à un prix bien inférieur à celui que paie le chemin de fer péninsulaire, dont tout le combustible est tiré de l'Europe. L'influence du canal de Suez se fait sentir au port de Bombay par l'augmentation de la navigation à vapeur, qui en 1872 s'élève à 88 *steamers* à l'arrivée et 90 à la sortie contre 75 et 76 dans l'exercice précédent. L'achèvement de l'œuvre de M. de Lesseps a aussi immédiatement provoqué les ports de Gênes, de Trieste, Constantinople et Odessa à ouvrir des relations directes avec l'Inde. Le succès a couronné les efforts des armateurs de Trieste, et en 1872 les exportations de Bombay à destination de l'Adriatique se sont élevées à 20 millions de francs. Les tentatives faites par le gouvernement russe ont été moins heureuses : le service de *steamers* qu'il avait pris sous son patronage n'a eu qu'une courte et infructueuse existence.

Examiner article par article les statistiques commerciales de l'Inde serait sortir des limites de cette étude ; nous nous contenterons de parler des produits nouveaux qui y tiennent déjà une belle place sans avoir atteint tout le développement que l'avenir leur réserve : en première ligne, le riz de la Birmanie anglaise, le jute, le thé, le café, le coton.

Le riz est le grand article d'exportation de l'Inde, sinon comme valeur, du moins comme quantité, et atteint un total de plus de 850,000 tonneaux en 1871-1872. Plus de la moitié de ce chiffre appartient à la Birmanie anglaise, territoire annexé au domaine anglais depuis environ vingt ans. Le riz de Rangoun et de Moultmem fait non-seulement concurrence au riz de Saigon et de Bangkok sur le marché européen, mais encore lui dispute les principaux marchés de la Chine, ceux de Maurice et de l'île Bourbon. La spéculation anglaise ne néglige rien pour donner au commerce du riz de Birmanie tout le développement dont il est susceptible, et l'on compte en ce moment autour des deux centres européens du pays seize moulins à nettoyer le riz, de récente création, et munis des appareils les plus perfectionnés.

Le jute (chanvre du Bengale), qui croît à l'état sauvage dans le delta du Bengale oriental compris entre le Brahmapoutra et le Gange, n'a commencé à figurer d'une manière sensible dans le mouvement maritime de Calcutta que vers l'époque de la guerre de la sécession. Le jute est apporté par les cultivateurs natifs sur les marchés de Seraogunge, Naragunge, Dana, d'où il est expédié sur Calcutta, et de là vers l'Europe. La ville de Dundee, en Écosse, tient la tête dans le Royaume-Uni pour la fabrication des articles de jute : cordes et cordages, toiles, tapis communs. Les établissemens de MM. Cox frères, qui emploient 3,000 chevaux de vapeur, plus de 2,000 ouvriers, font des transports de jute sur leurs propres *steamers*, et ne le cèdent en rien aux plus gigantesques établissemens de Manchester et de Birmingham. Le jute est aussi utilisé dans l'Inde pour la fabrication de sacs qui servent à contenir le riz et s'expédient en énormes quantités (5,112,421 sacs) en Birmanie, Chine et Amérique.

Le thé, comme toutes les choses de l'Asie, a sa légende. Un dévot indien, du nom de Durma, qui vivait cinq cents ans environ avant l'ère chrétienne, touché de l'ignorance religieuse des habitans du Céleste-Empire, entreprit de leur révéler la parole divine. Indifférent aux comforts du voyage, le saint homme partit sans provisions, et un jour, épuisé de faim et de fatigue, tomba sur la terre et s'endormit. À son réveil, honteux d'avoir cédé même pour un instant aux besoins de la nature, Durma s'arracha les sourcils en manière de châtiment, et les jeta autour de lui. Immédiatement les poils se transformèrent en arbustes gracieux et feuillus ; le voyageur émerveillé goûta les feuilles qui l'entouraient, et s'aperçut bientôt qu'elles rendaient la

vigueur à son corps et à son esprit. La réputation de sainteté de Durma ne tarda pas à se répandre dans le pays, il eut de nombreux disciples qu'il engagea à faire usage de la plante nouvelle, et bientôt le goût de la boisson qui réjouit sans enivrer se propagea en Chine.

La culture industrielle dans l'Inde de l'arbuste à thé est d'origine récente, et remonte à moins de cinquante ans. La première guerre contre les Birmans donna aux Anglais la possession des territoires d'Assam en 1826, et peu de temps après l'on découvrit dans la nouvelle conquête de nombreux plants de thé. Ces arbustes avaient-ils poussé à l'état sauvage, ou remontaient-ils à une ère de civilisation antérieure dont on retrouve les débris incontestables dans la vallée du Brahmapoutra ? Quoi qu'il en soit, la découverte ne passa pas inaperçue, et une mission envoyée par le gouverneur-général, lord Bentinck, en 1834, reconnut que l'arbre à thé était indigène dans le Haut-Assam, et que ses feuilles pouvaient être utilisées dans le commerce. Le gouvernement fit immédiatement venir des ouvriers et des semences de la Chine, et en 1839 huit caisses de thé d'Assam furent vendues sur le marché de Londres. Ce premier succès attira l'attention des spéculateurs, et une compagnie formée sous les auspices de Babou Dwarkanaught Tagore, dont le nom se trouve honorablement associé à tous les progrès industriels et agricoles de l'Inde pendant la première moitié du siècle, acheta toutes les plantations de thé du gouvernement. Les débuts de l'*Assam Tea Company* ne furent pas heureux, mais une administration nouvelle rétablit l'ordre et l'économie dans les affaires, et sa prospérité excita bientôt sur les marchés de Londres et de Calcutta une véritable fièvre de thé. Les demandes de concession de terrains se multiplièrent, et les compagnies sortirent de dessous terre. Des spéculations hasardées ou malhonnêtes amenèrent de complètes déconfitures et une diminution temporaire dans la production, jusqu'à ce que les entreprises mal conçues eussent disparu et que les compagnies sérieuses pussent reprendre place dans la confiance des actionnaires. L'Assam n'est pas la seule partie du territoire indien propre à la culture du thé ; la plante se retrouve à l'état sauvage dans la province voisine de Cachar, et aussi dans les districts montagneux du premier versant de l'Himalaya, — provinces du nord-ouest et Pendjab. Le gouvernement de lord Dalhousie, désireux de répandre la culture du thé au nord comme à l'ouest, organisa des plantations à Kumaon et à Dehra-Doon, et il y a seize ans nous avons visité ces intéressants jardins, alors dans toute leur

nouveauté. En 1864, les établissemens de l'Himalaya ont été vendus à des compagnies, et, sagement administrés, ils feront un jour concurrence à leurs rivaux de l'Assam et de Cachar. En 1872, on a exporté environ 7 millions de kilogrammes de thé, représentant 36 millions de francs. Faisons remarquer toutefois que ces chiffres sont loin de donner la production totale du thé dans l'Inde. Le thé des districts de l'Himalaya trouvé sur place, dans le Thibet et l'Afghanistan, un marché avantageux, et n'entre pour rien dans le total des exportations par mer. Le thé d'Assam s'est fait une part considérable dans la consommation indienne, et fournit notamment les approvisionnemens de l'armée européenne. Ces résultats font assez présager le rang important que le thé doit prendre un jour dans les transactions commerciales de l'Inde et de la métropole.

La culture du café, spéciale à la présidence de Madras, est d'origine assez ancienne, et une tradition locale raconte que l'arbuste fut introduit sur le plateau de Mysore par un pèlerin qui rapporta sept grains de café de La Mecque ; mais ce ne fut que dans les dernières vingt années que le café entra pour une part notable dans les exportations anglo-indiennes, grâce à l'abolition d'un droit assez considérable qui grevait le commerce de la fève aromatique. Les plantations de café sont exclusivement situées dans le Mysore, les Neilgherries, les districts de Coorg et de Wyniad, sur des versans à une hauteur de 3,000 à 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Cette agriculture industrielle sous un climat favorable aux constitutions européennes, où pendant toute la mousson du sud-ouest le planteur peut inspecter toute la journée ses travaux sans redouter les atteintes du soleil, devait attirer l'attention des anciens officiers anglo-indiens désireux d'occuper les loisirs de leur retraite. Aussi parmi les planteurs compte-t-on grand nombre de vétérans de l'armée de l'honorable compagnie des Indes. En 1872, on a exporté 27 millions de kilogrammes de café, représentant 34 millions de francs. Le tableau suivant donnera une idée de l'essor qu'a pris depuis trente ans la culture du jute, du thé et du café dans l'Inde anglaise.

EXPORTATION

Années	Jute en laine	Thé	Café
1842	24,941 liv. st.	17,244 liv. st.	74,957 liv. st.
1852	180, 976	59,220	84,306
1862	537,610	192,242	462, 380

1872	4,299,767	1,482,186	1,380, 410
------	-----------	-----------	------------

L'usage du coton dans l'Inde, où la plante textile rencontre des conditions exceptionnellement favorables de sol, de climat et de main-d'œuvre, remonte aux premiers âges. Ce ne fut toutefois que sous l'influence d'événemens extérieurs et imprévus, la guerre de la sécession, que la culture du coton a pris un grand essor dans le domaine anglo-indien. Il est à remarquer que la compagnie des Indes, peu soucieuse comme elle l'était de favoriser la cause des progrès matériels, porta dès le début à la question cotonnière un véritable intérêt. Au dernier siècle déjà, des efforts officiels avaient été faits pour améliorer les espèces indigènes. En 1829, pour la première fois, des semences de *Upland, Georgia, Sea-Island, Demerari*, furent introduites par la Société royale d'agriculture de l'Inde, et le gouvernement accorda les subsides nécessaires aux premières expériences. Le climat, trop chaud et trop humide, des environs de Calcutta, où les essais eurent lieu, ne convenait aucunement aux semences exotiques, et les résultats furent de tout point défavorables. Dix ans après, un agent envoyé par la cour des directeurs ramena d'Amérique dix planteurs expérimentés et des semences variées, et les expériences furent reprises sur une vaste échelle dans les trois présidences. Les graines américaines ne donnèrent que de mauvais résultats dans les terrains du Bengale, même les plus favorables aux espèces indigènes. Dans la présidence de Madras au contraire, les documens officiels constatèrent que les semences exotiques avaient un rendement supérieur en quantité et en qualité. Les résultats ne furent pas aussi complètement favorables dans les diverses parties du gouvernement de Bombay, où la culture du coton est le plus répandue ; négatifs dans le Dharwar, ils ne laissèrent rien à désirer dans la province de Guzerate. On remarqua même que dans certaines saisons, lorsque la plante indigène se flétrissait sous l'action du froid ou des vents chauds, le coton américain résistait vigoureusement à ces influences délétères. Ces résultats variables doivent être attribués, comme la suite l'a prouvé, au mauvais choix des localités et à l'application exclusive du système de culture américain. Dans un pays aussi vaste que l'Inde, l'expérience et le temps peuvent seuls indiquer le sol et le climat particulièrement favorables à certains produits. Quant aux procédés de culture, sur les lieux mêmes où les méthodes américaines n'avaient pas réussi, les semences exotiques soumises aux vieilles routines indiennes donnèrent plus tard d'excellens produits, par

exemple dans les districts de Khandeish et de Dharwar, présidence de Bombay, et dans l'Inde centrale.

Ces succès nous autorisent à dire quelques mots des procédés traditionnels pour la culture du coton dans l'Inde. Le fermier natif, et particulièrement le cultivateur de l'Inde centrale, comprend la nécessité de la rotation des récoltes, et ce n'est que rarement et exclusivement pour les céréales que les terres reçoivent les mêmes semences. Le coton, par la force de la plante, l'épanouissement et la profondeur des racines, fatigue singulièrement le sol, qu'il excite fiévreusement ; aussi n'est-il semé qu'après les plantes à semences rondes, pois ou fèves. Les décompositions végétales de ces graminées fournissent à la terre un engrais suffisant dans les terrains noirs (*regars*). Dans les terrains rocailleux, marneux ou sablonneux où le coton est quelquefois semé, la culture indigène a souvent recours aux fumures. Les semailles se font alors de meilleure heure, et la récolte dépend entièrement de la mousson. Une trop grande humidité fait tourner la plante en bois, tandis qu'elle s'étiole et dépérit sous l'action d'une sécheresse prolongée. Lorsque le sol a été longtemps en repos, ou pour des terres récemment défrichées, une façon préliminaire a pour but de débarrasser le sol des herbes et des broussailles. Vient ensuite un premier labour avec une forte charrue attelée suivant les besoins, de quatre à huit paires de bœufs. Ce rude instrument, de l'effet, le plus énergique, défonce le sol de 1 pied à 1 pied 1/2 de profondeur, tranche les racines des herbes et divise la terre en grosses mottes. Ce travail est renouvelé en trois et quatre sens jusqu'à ce que la surface du champ soit arrivée à l'égalité de niveau dont elle est susceptible. On ramasse les herbes et racines, et le champ reste livré au repos jusqu'à la saison chaude, où, sous l'action du soleil, les mottes de terre, racines et herbes se dessèchent. Aux premières pluies, les mottes gonflent et tombent en poussière, et immédiatement, à l'aide d'une houe attelée d'une ou deux paires de bœufs, l'on procède au nettoyage du sol. Cette opération est répétée autant de fois qu'il est nécessaire pour assurer un niveau parfait de la surface du champ. Toutes les herbes sont ensuite ramassées, brûlées et éparpillées comme engrais. La terre est prête alors à recevoir les semences. Le changement de la mousson varie dans les diverses provinces du vaste empire de l'Inde ; aussi l'époque des semailles du coton n'est-elle pas la même pour le Bengale et les deux autres présidences. On peut toutefois la fixer approximativement pour le Bérar et le Guzerate du 10

juin au 1^{er} juillet, et du 15 août au 1^{er} septembre pour le Dharwar et les districts de l'empire du Nizam. Les travaux de la récolte suivent la même loi et s'accomplissent en novembre et décembre dans les mêmes provinces, en fin février et mars dans les secondes.

On sème le coton au moyen d'un semoir ajusté de telle façon que les graines soient déposées de 10 à 15 centimètres de distance sur des sillons séparés par un intervalle de 30 centimètres. Une nouvelle façon suit les semailles, et remue le terrain à une profondeur de 30 centimètres. La plante se montre quelques jours après à la surface, et lorsqu'elle arrive à une hauteur de 6 pouces, elle est soumise à un premier sarclage qui est dans certaines contrées confié aux femmes. Un instrument en forme de faucille sert à la fois à couper les mauvaises herbes, à remuer la surface du sol pour accumuler la terre au pied de la plante, ou à l'éclaircir lorsqu'elle a poussé en trop grande quantité. Cette opération se fait aussi avec une houe légère attelée de deux bœufs ; quelquefois on combine les deux procédés. Le champ est ensuite livré à lui-même jusqu'à ce que le fruit ait atteint sa maturité ; mais souvent, pour épargner la main-d'œuvre, on attend que la plus grande partie des balles se soient épanouies. Par suite de ce retard, la laine se trouve souillée de poussière, de feuilles sèches, et le coton passe à cet état d'impureté qui lui est vivement reproché par le consommateur de l'Europe. Les pluies qui souvent tombent à la fin de la saison d'hiver contribuent aussi à décolorer et à flétrir le coton au détriment de la qualité.

On voit par ces détails que l'Indien ne se contente pas de gratter légèrement la terre, d'y déposer ses semences, laissant à la nature le soin de mener sa récolte à bonne fin. Le fermier de l'Oude, de Bombay, du Bengale et de l'Inde centrale possède son métier à un haut degré, et, ainsi que l'ont prouvé les insuccès du système de culture exclusivement américain, il faut tenir grand compte de ses pratiques et de son expérience pour exploiter avec succès les champs de coton de l'Inde.

Le problème de l'introduction des espèces américaines dans l'agriculture indienne était résolu, mais la question du développement de la production du coton contenait encore d'autres élémens qu'on ne pouvait négliger. Jusqu'au jour où la guerre des États-Unis menaça d'une suspension immédiate de travaux, de famine, suivant la locution énergique du temps,

les grands établissemens de l'Europe voués à la filature ou au tissage du coton, le marché pour le produit indien fut toujours incertain et les prix peu rémunérateurs. La demande de la Chine, un des deux grands débouchés des cotons de l'Inde, ne dépasse jamais certaines limites. Les besoins de l'Angleterre au contraire variaient suivant la récolte aux États-Unis. Une mauvaise récolte par-delà l'Atlantique, et les cotons indiens, disputés dans les entrepôts, disparaissaient rapidement ; l'année suivante, une récolte favorable à la Nouvelle-Orléans suffisait pour replonger les cotons indiens dans le marasme au plus grand détriment des fermiers, qui avaient augmenté leur production dans l'espoir que le marché de l'Angleterre leur était acquis désormais. Ajoutons que l'état d'impureté presque général des cotons indiens, humides, mélangés de feuilles sèches, même de sable, expliquait suffisamment cette inégalité de l'exportation pour l'Europe, où le textile asiatique n'était accepté que comme un pis-aller, à défaut des produits plus raffinés des États-Unis du sud. Grâce aux nombreux, intermédiaires auxquels le commerce du coton devait avoir recours, à l'insuffisance des voies de communication, l'article n'arrivait au port d'embarquement qu'avec de longs retards, frappé de Commissions multiples, de frais de route écrasans, et souvent après avoir subi de coupables adultérations.

L'achèvement du réseau des chemins de fer indiens a porté remède à cet état de choses en permettant au commerce européen de traiter directement par ses agens avec le fermier natif, au plus grand bénéfice de ce dernier. Ensermé jusque-là dans les griffes de l'usurier de village, le producteur trouvait difficilement, quels que fussent ses labeurs et l'abondance de sa récolte, à solder le loyer de ses terres et à rembourser des avances, dont les intérêts s'élevaient en moyenne à 36 pour 100. En contact désormais avec les représentans des négocians de Bombay, ou de Calcutta, il ne vend plus ses produits qu'à beaux deniers comptans et à des prix rémunérateurs ; aussi dans certains districts, suivant la phrase pittoresque d'un document officiel, après la vente de la récolte, les bijoutiers ne sont plus assez nombreux pour convertir en ornemens les métaux précieux qui affluent dans le pays. Les chemins de fer n'ont pas moins contribué à l'amélioration de la qualité des cotons indiens. Les balles qui restaient sur la route pendant de longs voyages, exposées à toutes les intempéries des saisons, parviennent aujourd'hui au port d'embarquement en moins de jours qu'il ne leur fallait

de mois, il y a quelques années, pour être rendues à destination, et avec des frais de transport bien moins élevés.

En 1867, les terres consacrées dans l'Inde à la culture du coton représentaient 8 millions d'acres. En 1871-1872, pour la seule présidence de Bombay, ce chiffre s'élève à près de 3 millions d'acres. La valeur totale des exportations en coton des ports de l'Inde atteint 530 millions de francs, et représente un poids brut d'environ 400 millions de kilogrammes. Le port de Bombay tient, pour cet article, la tête dans la lutte des grands ports indiens, et entre dans ce total pour 370 millions de francs, celui de Calcutta pour 100 millions. Ce qui prouve que le développement de la culture du coton dans l'Inde n'a pas dit son dernier mot, c'est que l'exportation en 1871-1872 est presque le double de ce qu'elle était à la première année de la période décennale, et dépasse le maximum atteint aux jours les plus sérieux de la crise américaine ; mais, si l'on veut avoir une idée complète des progrès de l'agriculture indienne, il faut remonter à une époque plus éloignée : en 1852-1853, l'exportation dépassait à peine 100 millions de kilogrammes ; elle a donc presque quadruplé en vingt ans.

Les expositions universelles de Londres et de Paris, plus récemment celle de Vienne, ont révélé au public européen la variété et le nombre des produits fabriqués de l'Inde. Les châles, les lainages variés, les tapis du Pendjab, les soieries brodées de Delhi, les cotonnades de Nagpore, l'ébénisterie de Bombay, les belles mousselines de Dacca, tinrent une place distinguée même au milieu des plus merveilleux produits de l'industrie européenne. Le métier natif, loin de disparaître devant l'importation anglaise, soutient vaillamment la lutte, et conservera longtemps encore sans doute sa supériorité pour les articles de première qualité : tissus de laine ou de coton, broderies à la main, etc. Cette résistance de l'industrie locale montre clairement qu'une grande partie des produits bruts sont consommés dans le pays ; aussi des tableaux statistiques des relations commerciales de province à province formeraient-ils un chapitre intéressant de l'histoire économique du domaine anglo-indien. Malheureusement ces travaux sont encore à l'état d'enfance et n'existent que par exception. Ainsi l'on sait que dans le Pendjab la valeur des exportations et des importations se balance presque complètement. Des calculs approximatifs évaluent à 350 millions de francs le commerce extérieur des provinces centrales. Des manufactures montées

sur une vaste échelle et munies des appareils les plus perfectionnés ont depuis quelques années considérablement ajouté à la production indigène. Il existe 19 établissemens pour la filature et le tissage du coton dans la présidence de Bombay, dont 11 dans la ville même. Ces derniers comptent 404,000 broches, 4,294 métiers et 19 machines à vapeur. Parmi les autres grands établissemens de l'industrie anglo-indienne, il faut citer l'*Elgin cotton spinning and weaving Company* à Cawnpore, la *Goosey cotton mills Company* dans les environs de Calcutta. Notons aussi dans la seule présidence de Bombay 153 presses à la vapeur brevetées et 287 presses à la main pour presser les balles de coton. On a déjà eu occasion de mentionner les moulins pour le nettoyage du riz créés depuis quelques années à Calcutta et dans les deux ports de la Birmanie anglaise, Rangoun et Moulmein.

La valeur des marchandises importées dans les grands ports de l'Inde en 1871-72 s'élève, sans y comprendre les métaux précieux, à 777 millions de francs, soit une augmentation de près de 250 millions sur l'année 1862-63. Les grands faits économiques qui se sont produits dans l'Inde ont laissé leurs traces dans le document statistique décennal. Les progrès de l'industrie locale, l'achèvement du réseau ferré anglo-indien, se traduisent par le développement des importations en machines, fers en barres ou ouvrés ; à l'accroissement de l'armée européenne et de la population blanche correspond une augmentation sensible de la consommation des vins. Il faut spécialement signaler la progression croissante des importations en cotons filés et tissus, qui dans le dernier exercice atteignent le chiffre de 437 millions, valeur presque double de celle des mêmes articles importés dix ans auparavant. Magnifique comme l'est le tribut que l'Inde paie à l'industrie de la métropole, on ne saurait en comprendre toute la portée sans remonter soixante ans en arrière, au point de départ de l'importation des cotons anglais. En 1814, les mêmes articles qui figurent dans le dernier exercice sur les états de la douane anglo-indienne pour une somme de plus de 400 millions de francs y étaient représentés par un maigre total d'un lac de roupies (250,000 francs).

De tous les articles de consommation que l'Inde demande à l'Europe, les métaux précieux sont les plus dignes d'attirer l'attention des économistes et des financiers. De temps immémorial, l'Inde a puisé annuellement à pleines mains, dans le réservoir métallique de l'Europe, des sommes considérables

d'or et d'argent, qui s'y immobilisent à jamais à l'état de trésors ou de bijoux. Avant l'insurrection de 1857, la consommation moyenne et annuelle de l'Inde pouvait être estimée à 75 millions de francs. Les grands travaux d'utilité publique, la crise cotonnière, ont fait affluer pendant ces dix dernières années les métaux précieux sur le marché de l'Inde, et pour la première fois l'or en quantité très considérable. Dans la dernière période décennale, l'Inde a reçu de l'Europe en chiffres ronds 2 milliards 570 millions de francs en argent, et 1,475 millions en or. Les exportations se sont élevées à 325 millions pour l'argent, et à 62 millions pour l'or, soit un total d'absorption de plus de 3 milliards 1/2 et une moyenne annuelle de 360 millions de francs. Sans doute, la période que nous venons d'examiner a présenté des circonstances particulières qui ne peuvent plus se reproduire : la grande œuvre des chemins de fer anglo-indiens achevée aujourd'hui, la guerre de la sécession, ont créé des besoins exceptionnels en métaux précieux. On ne doit pas moins conclure en disant que, même si la Providence par un prodigieux bienfait fermait en Europe l'ère des guerres et des révolutions, les métaux précieux de l'Australie et de la Californie trouveraient, pour de longues années encore, dans le domaine asiatique de l'Angleterre un sûr et immense débouché.

Le chiffre du commerce général de l'Inde anglaise en 1871-1872, métaux précieux compris, représente plus de 2 milliards 1/2 de francs, total qui donne, sans qu'il soit besoin de commentaires, une juste idée de la place importante que les trois présidences ont prise dans les transactions du monde.

L'Inde, outre son commerce maritime, a un mouvement intéressant de marchandises à travers les passes de l'Himalaya qui conduisent vers l'Afghanistan, le Turkestan et le Thibet. Les tribus nomades vouées à ces expéditions commencent leurs marches aux environs d'octobre et se dirigent vers le Pendjab, d'où leurs marchandises gagnent les grands marchés de l'Inde : Amritsir, Benarès, Calcutta, etc. Ces importations comprennent des laines pour les cachemires de seconde qualité qui se fabriquent dans le Pendjab, des soies grèges, de l'or et de l'argent en barre, du borax, des fruits frais et secs. À leur retour, les caravanes emportent des étoffes de coton et de laine, des écharpes brodées de Delhi, des brocards de Bénarès, de l'indigo. Ce trafic existe depuis un temps immémorial malgré les droits

élevés et les vexations que les princes du Caucase indien où leurs agents n'épargnent pas aux voyageurs. Pendant ces dernières années, le gouvernement anglais s'est occupé à plusieurs reprises de diminuer les difficultés de la route et d'ouvrir de nouvelles voies de trafic aux frontières terrestres de ses domaines. En 1867, l'initiative de l'agent diplomatique à Ladak a développé un courant d'échanges à travers les passes de l'Himalaya, entre l'Inde et le Turkestan oriental. Trois ans après, en 1870, le maharajah du Cachemire, sous la pression de l'agent anglais, accorda, moyennant réciprocité, le libre transit à travers ses domaines aux expéditions destinées à l'Asie centrale. Ces nouvelles voies ne peuvent manquer d'attirer l'attention des fabricants de Manchester et de Bradford, à qui elles ouvrent le marché de l'Asie centrale, où leurs cotonnades peuvent parvenir à moins de frais que les articles similaires expédiés de Moscou^[4]. D'un autre côté, les expéditions de retour, soies brutes, métaux précieux, conviennent par leur petit volume à des voies de communication difficiles. Les routes de commerce de l'Inde aux plateaux du Thibet ne traversent pas exclusivement la chaîne septentrionale de l'Himalaya ; il en est d'autres à travers les passes de la chaîne orientale par le Nepaul et l'Assam. Notons dans cette dernière province la foire de Sudya, où les tribus voisines apportent des peaux et des caoutchoucs, et qui est appelée à servir dans un avenir prochain de tête de pont aux relations entre l'Inde et les provinces occidentales de la Chine.

Les foires qui suivent les pèlerinages hindous ou musulmans à des lieux consacrés jouent un rôle des plus importants dans le commerce intérieur de l'Inde. Parmi ces solennités à la fois religieuses et commerciales, il faut citer en première ligne la foire d'Hurdwar, qui se tient chaque année, aux premiers jours d'avril, au débouché du Gange, dans les plaines où, suivant la tradition, Wishnou commença l'enjambée célèbre qu'il termina dans l'île de Ceylan. Il y a plus de quinze ans, notre bonne étoile de voyageur nous conduisait à cette fête prodigieuse, et nous avons vu dans une Babylone improvisée de plus d'un million d'âmes, où une demi-douzaine de magistrats européens et un demi-bataillon de cipayes suffisaient à maintenir un ordre absolu, des scènes pittoresques et étranges qui ne sortiront jamais de notre souvenir. L'Inde du bon vieux temps avec ses princes et rajahs, ses brahmanes, fakirs et sorciers, son luxe et sa misère, sa foi ardente, ses mœurs paisibles, son industrie rudimentaire ou raffinée, était là tout entière,

immuable et grandiose, tableau oublié dans le livre des âges ! Aujourd'hui sans doute pèlerins ou négociants arrivent au pied de l'Himalaya, presque aux lieux de sanctification, en wagon-lit ou de quatrième classe ; mais la rapidité et la facilité des communications doivent servir à augmenter les transactions commerciales qui suivent la foire d'Hurdwar. La foire de Delhi assemble aussi chaque année de nombreuses multitudes. Dans le Pendjab seul se tiennent cent vingt-sept foires annuelles. Le nombre n'en est pas moins considérable dans la présidence de Bombay et dans le Scinde, dernière province où les pèlerinages ont exclusivement pour but des endroits vénérés par les musulmans.

Nous ne pousserons pas plus loin cette étude sur les progrès matériels accomplis dans l'Inde depuis 1857. Il y a dix-sept ans, l'opinion publique chez nos voisins d'outre-mer, déchaînée par une crise terrible, réclama que l'empire des Indes fût enlevé à l'honorable compagnie qui le gouvernait depuis cent ans, et le règne de sa majesté Victoria-Béatrix commença dans les trois présidences le 1^{er} novembre 1858 ; mais les réformateurs, inspirés de cet esprit de modération qui doit présider à toutes les innovations chez un grand peuple, respectèrent les institutions éprouvées, les services acquis, en un mot ne supprimèrent qu'un nom, ... un grand nom cependant ! Les chiffres que nous avons mis sous les yeux du lecteur attestent que les institutions nouvelles auxquelles lord Derby a attaché son nom ont déjà subi victorieusement l'épreuve du temps, et que l'Inde a acquis aujourd'hui un développement de prospérité qu'elle n'avait jamais connu. À l'intérieur, une tranquillité absolue, un budget en équilibre, des voies ferrées qui vont vivifier les richesses naturelles des districts les plus éloignés de l'empire des Grands-Mogols ou de Ranjit Singh. À l'extérieur, des alliés éprouvés ou des ennemis impuissants. Une plume autorisée a récemment exposé ici même ^[5] les difficultés que rencontrerait dès son début toute tentative d'agression du côté du nord contre les possessions britanniques de l'Inde, et il faut laisser à celui qui fait et défait les empires le soin de prévoir et de prévenir les dangers sérieux qui dans l'avenir pourraient menacer les domaines asiatiques de la reine Victoria.

Devant cette magnifique annexe de 200 millions de sujets, dont la sagesse de ses hommes d'état et le courage de ses soldats ont doté l'heureuse Angleterre, la pensée stupéfaite remonte involontairement le cycle des âges,

et les insondables décrets qui règlent le sort des empires lui apparaissent dans toute leur vertigineuse, incohérence. Qu'était la petite île de la Mer du Nord, en apparence peu favorisée par la nature et aujourd'hui maîtresse sans rivaux du cap Comorin au pied de l'Himalaya, dans ces siècles reculés où des royaumes arrivés déjà à un haut degré de civilisation fleurissaient sur les bords du Gange et de la Jamouna ? Il y cent ans à peine, d'humbles commis occupés exclusivement des choses du commerce représentaient seuls le conquérant européen sur le théâtre de ses prochaines victoires !

Les armes, la diplomatie, souvent même la duplicité, ont couronné aujourd'hui l'édifice de la puissance anglaise dans l'Inde. Le sceptre du Grand-Mogol a passé tout entier dans les mains de la souveraine de la Grande-Bretagne, mais des hommes d'état nourris à la forte école des libertés modernes ont complété l'œuvre de la force, de la politique, de l'astuce ou du hasard. L'inviolabilité de la personne et de la propriété, l'égalité devant la loi, une tolérance religieuse absolue, règnent aussi bien aujourd'hui dans l'Inde qu'en Angleterre. C'est là ce qui distingue éminemment l'état de choses présent de l'état de choses passé, le règne de sa majesté la reine Victoria du règne de Timour ou d'Aureng-Zeb. Grand et noble spectacle donné par le conquérant européen au-delà des mers, argument sans réplique à opposer à ces adorateurs du sabre qui proclament l'impuissance et la stérilité des gouvernements libres ! Les annales du despotisme n'ont pas seules le privilège des grandes épopées militaires qui renouvellent la face du globe. Les noms des deux Lawrence, d'Outram, de Nicholson, les hauts faits des glorieuses bandes de Delhi et de Lucknow, 4 milliards de francs dépensés dans l'Inde en quinze ans en travaux de toute sorte, routes, chemins de fer, canaux, disent assez que les grands hommes et les grandes choses ne font pas défaut à l'histoire des peuples favorisés qui ont su jeter l'ancre dans le port béni de la monarchie héréditaire constitutionnelle.

E. de Valbezen.

1. ↑ « Un trait curieux et triste de la vie de l'Inde, c'est le grand nombre d'êtres humains qui disparaissent sous la dent des bêtes sauvages. Le gouvernement encourage par des primes la destruction de ces dernières ; mais les catastrophes n'en sont pas moins fréquentes dans certains districts. Dans d'autres, où elles sont plus rares, l'on

expliquera la chose en disant que, les chèvres étant très nombreuses, les tigres et les loups les préfèrent à la chair humaine. En 1869, 14,529 individus sont morts des suites de morsures de serpents, et 18,078 en 1871. Le Dr Fayrer estime que, si l'on pouvait relever exactement le chiffre des accidens de cette nature, le total s'élèverait au moins à 20,000. Le nombre des habitans tués et dévorés par les tigres dans les pays limitrophes entre les jungles et les cultures mérite d'attirer toute l'attention des autorités. Citons quelques exemples. En 1809, une tigresse tua 127 personnes et arrêta la circulation pendant plusieurs semaines sur la grande route. En janvier 1868, une panthère blessa 4 individus dans la ville de Chicola, dont un mortellement. En 1869, une lettre de Nuydunka affirme que la même tigresse avait tué en trois ans 118 personnes. Dans les provinces centrales, les documens officiels donnent pour chiffre des accidens mortels causés par les tigres dans les trois années 1867, 1868 et 1869 un total de 946. La destruction des grands fauves présente de sérieuses difficultés pour diverses causes, parmi lesquelles il faut compter le respect superstitieux des natifs pour les tigres mangeurs d'hommes (*man eater*), qu'ils regardent comme des espèces de divinités, malfaisantes que l'on ne peut offenser sans danger, la modicité des primes du gouvernement, les chasseurs qui tiennent à conserver la race des tigres, sinon à en améliorer l'espèce. » (*Moral and material Progress and condition of India*, 1871-72.)

2. ↑. Puisque le nom de l'illustre soldat mort à l'assaut de Delhi est venu sous notre plume, le lecteur nous permettra de raconter à son sujet une anecdote caractéristique de l'esprit et des mœurs des hommes de l'Inde. Le général Nicholson avait longtemps exercé d'importans commandemens sur les frontières les plus exposées, et partout il avait conquis une influence sans bornes sur les populations natives. Lorsqu'il quitta le commandement de la province d'Hazara, il s'organisa une confrérie religieuse qui se voua au culte de Nicholson, comme les Sikhs à celui de Nanak. Les adeptes adoptèrent le nom de *Nikkul-Seynes*, portèrent des vêtemens couleur saumon, et pour signe distinctif des chapeaux de feutre noir. Le culte consistait dans le chant d'hymnes variés avec ce refrain : *gourou-Nikkul-Seynes*. Les nouveaux croyons vivaient pacifiquement dans leur communauté lorsqu'en 1854 Nicholson, en route pour le Cachemire, s'arrêta à quelque distance du couvent. Une députation fut immédiatement dirigée vers le saint

patron, et, admise près de lui, se précipita sans autre préambule à ses pieds en chantant ses louanges. Nicholson se refusa d'abord modestement à ces cérémonies ; mais, sa parole n'ayant pas suffi, et les brebis égarées persistant à lui rendre les honneurs divins, il leur fit appliquer par ses serviteurs quelque flagellations bien senties, espérant les ramener à la raison. Les étrivières ne profitèrent pas, bien au contraire. Les dévots, battus et contens, déclarèrent à l'envi que l'impureté de leur vie justifiait les rigueurs du maître, qui, en dernier ressort, n'échappa que par la fuite à leurs importunités. Lorsque la nouvelle de la mort glorieuse de Nicholson à l'assaut de Dehli arriva à la confrérie, un des frères déclara qu'il ne pouvait plus vivre dans un monde privé de sa lumière, et se coupa la gorge. Un autre suivit cet exemple. Un troisième se convertit au christianisme par fidélité à la mémoire de son patron.

3. [!\[\]\(a41fd8cfc48b80ac8b1133d593e668a8_img.jpg\)](#) La légende mahométane donne cette explication pittoresque des torréfiantes chaleurs du Pendjab : autrefois vivait à Moultan un saint homme du nom de Pir Schamsch, qui, tout entier à ses dévotions, mendiait ses repas aux âmes charitables lorsque les besoins de son estomac se faisaient sentir. Pris de faim un beau jour, il obtint une épaisse côtelette de la bienfaisance d'un boucher bon musulman. Pir Schamsch, son déjeuner à la main, alla immédiatement trouver un rôtiisseur et le pria de la mettre sur le gril pour l'amour de Mahomet. Ce rôtiisseur, homme de peu de foi, prit la côtelette et la jeta à la face de Pir Schamsch. Sans aucune pensée de vengeance, ce dernier ramassa humblement le morceau de viande, et, levant les yeux vers le soleil, le pria de lui rendre le petit service qu'un mécréant lui refusait. La réponse d'en haut ne se fit pas attendre ; l'astre du jour descendit immédiatement de trois degrés, position qu'il a conservée depuis, et grilla à point la côtelette de Pir Schamsch.
4. [!\[\]\(461a15b4233203f48242c1ff9b3b6b03_img.jpg\)](#) On établit en effet que les frais de transport d'Angleterre à Kashgar, l'un des principaux marchés du Turkestan oriental, s'élèvent pour 100 livres de coton fabriqués à 97 francs. Le même envoi expédié de Moscou coûterait 109 fr. 50 c.
5. [!\[\]\(fdfc16bbf391ee391fff98359c41f1bb_img.jpg\)](#) Voyez dans la *Revue* du 1^{er} mars 1874 *les Révolutions de l'Asie centrale*, par M. Blerzy.