

LE SPECTATEUR

DE

L'ORIENT.

Liv. 84. — 10/22 Février 1857.

La navigation à vapeur en Grèce.

—*—

JE disais, en rendant compte de la navigation commerciale de la Grèce (*), que ce qui lui manque c'est la vapeur. En effet, au point de développement où l'on voit arriver tous les jours ce puissant moteur des vaisseaux, c'est sans contredit un défaut capital que l'absence de la vapeur dans un État, comme le nôtre, baigné de tout côté par l'océan. On sait au reste que, parmi toutes les qualités du marin grec, celle qui a le plus contribué à la prospérité de ses entreprises avant la guerre de l'indépendance, et qui, aujourd'hui encore, lui fait soutenir la concurrence avec les marines marchandes les plus

(*) Voir la livraison du 25 juin (7 juillet) 1856, p. 241.

avancées, c'est la grande activité, la rapidité étonnante avec laquelle il mène ses opérations. Pendant les guerres d'Espagne, prendre sa cargaison en Russie ou sur les côtes de la Turquie, voler vers les ports affamés, forcer le blocus, décharger et repartir pour recommencer la même opération, était ordinairement l'affaire de quelques jours. Ces audacieux marins luttèrent contre les vagues, les tourbillons, les bourrasques avec une opiniâtreté et un bonheur, que l'amiral Miaoulis avait fini par se persuader, comme il le disait lui-même, que l'ouragan le plus impétueux ne saurait détourner de sa route un navire habilement gouverné. Une seule fois dans sa longue carrière maritime, ajoutait l'illustre amiral, il s'est vu forcé de changer sa direction, par un grain des plus violents et des plus inattendus qui lui avait défoncé ses voiles et emporté sa mâture, comme les feuilles sèches que la brise jette dans l'espace.

On conçoit cependant que quelle que soit cette activité, elle ne saurait conserver ses avantages vis-à-vis des effets de la vapeur; le génie de l'homme se sent frappé d'impuissance devant la supériorité des forces brutales que lui-même a créées.

Ce sont ces considérations qui ont fait songer à l'institution d'une ligne de bateaux à vapeur.

On y a pensé, je l'avoue, un peu tard; on y a pensé après l'Autriche même qui, comme on sait, a été la dernière à profiter de cette grande découverte. Et cependant, en notre qualité de peuple maritime et commerçant, nous aurions dû venir immédiatement après l'Angleterre et la France. Qu'on ne cherche pas à me contredire par cette assertion banale que l'Autriche est un grand empire et

qu'elle possède des moyens dont nous sommes privés; c'est nous payer de mots. Lorsque l'Autriche commença, elle n'avait qu'un ou deux mauvais paquebots à vapeur sur les lacs d'Italie, et une lourde barque établie par une maison anglaise entre Trieste et Venise d'abord, et qui a plus tard navigué sur les côtes de l'Istrie et de la Dalmatie. Ce sont là les premiers essais que cette puissance, bien que plus riche et plus grande que la Grèce, ait osé entreprendre.

Nous devions donc et nous pouvions faire mieux. Mais je n'aime pas à récriminer sur le passé; il me suffit d'avoir constaté l'imprévoyance, et d'exprimer l'espoir qu'on veillera avec plus de sollicitude à l'avenir sur nos intérêts.

Or pour le faire avec succès, on doit se bien pénétrer d'une vérité: c'est que le développement de l'industrie ne profitera pas seulement à notre bien-être matériel, mais encore que ses progrès, réunis au reveil du patriotisme et à l'esprit de l'unité nationale, seront surtout pour le pays des élémens politiques très essentiels dans cette époque de crise. La Grèce, quoiqu'on dise, est aujourd'hui à découvert devant les puissances de l'Europe, ces puissances que les engagements ou les traités ne paraissent avoir la force de lier, qu'autant que nous pourrions leur opposer les résultats de nos efforts pour arriver à ce qui constitue la civilisation du siècle actuel. C'est là la seule résistance efficace à ce que nous appelons mauvais vouloir ou erreur des étrangers. Or il est évident que, tout ce qui peut accroître la force et les ressources naturelles de cette contrée, tout ce qui peut associer ses intérêts aux intérêts et à la sympathie du reste de l'Europe,

tout ce qui contribue à encourager son esprit de nationalité, rend ce mauvais vouloir et cette erreur moins possibles et plus injustifiables.

Sous ce point de vue, qui est à coup sûr le seul véritable, l'institution de la première société de bateaux à vapeur grecs est un fait très important.

Le gouvernement grec, qui paraît avoir compris cette nécessité non moins industrielle que politique, s'est mis résolument à la tête de l'entreprise; l'honneur de l'initiative lui appartient en entier. Il est allé même plus loin: sans attendre la formation de la société, et pour en préparer le noyau, il a fait acheter en Angleterre trois bateaux à vapeur; et deux ont déjà commencé leurs voyages.

En Grèce il est rare qu'une entreprise de quelque importance soit mise en avant, sans que le gouvernement soit appelé à y prendre part, et à en devenir même un des principaux actionnaires. Non pas que l'esprit d'association n'ait pas pris racine, chez nous, comme on l'a prétendu; ce village obscur de Pélion (*) qui conduisait de vastes opérations commerciales sur l'Elbe, le Danube et le Rhin, ces navires marchands dans lesquels armateurs, capitaines, matelots étaient également intéressés, sont là pour prouver que le reproche est immérité; ce n'est pas non plus que les capitaux nous fassent défaut; nos riches compatriotes font voir tous les jours qu'il n'y a point de sacrifice auquel ils ne se soumettent volontiers pour faire avancer leur pays. Mais comme la confiance publique n'est pas encore suffisamment établie, on pense que la participation du gouvernement est la plus forte des garanties contre l'insuccès.

(*) Ambélaquia, en Thessalie.

Peut-être; mais si c'est une garantie contre l'insuccès, ce n'en est pas une contre les hésitations, les tâtonnements, les retards, et, — pourquoi ne pas le dire? — contre l'esprit envahissant qui, plus ou moins, anime chaque pouvoir. Un gouvernement, quelque soit son désir de confondre ses intérêts avec ceux du peuple, conserve presque toujours l'habitude de vouloir donner des lois, comme il l'entend, partout où il intervient, ce qui veut dire, de subordonner les intérêts des autres à ses propres intérêts.

Cette propension, souvent exagérée, a été celle de presque toutes les administrations qui se sont succédé chez nous depuis près de vingt-cinq ans. Tout en ayant la disposition de travailler pour le bien public, ce que je ne veux pas leur contester, elles prétendent être le foyer d'où doit émaner tout élément de vie, et vers lequel doivent converger tous les efforts des particuliers. C'est là une des raisons pour lesquelles on sent en général parmi nous une désaffection constante pour les administrations, tandis qu'on aime le pouvoir souverain.

Ces mêmes irrésolutions ont marqué le long espace de temps qui s'est écoulé entre la promulgation de la loi qui autorise la formation de la société, et l'approbation de ses statuts. Mais enfin cette société vient d'être constituée, et d'après le caractère et la position sociale des personnes préposées à sa direction, on peut augurer du succès.

Voici les bases principales de cette société:

Son capital est fixé à trois millions de drachmes, soit à six mille actions, chaque action étant de cinq cents drachmes. Néanmoins cela n'empêchera pas d'augmenter

les premiers fonds, si l'entreprise nécessite une plus grande extension. Dans la prévision toutefois que la première souscription ne sera pas suffisante, la société a été autorisée à commencer ses fonctions avec un million et deux cent mille drachmes.

La société prend l'engagement d'établir des communications par la vapeur entre divers parages de la Grèce, et entre celle-ci et l'extérieur. La force de ses bateaux ne doit pas être au dessous de 70 chevaux (*). Elle s'occu-

(*) On a cru devoir adopter ce minimum, parce qu'il y a des gens parmi nous qui pensent, que nous devons nous servir de bateaux d'une force inférieure, de 45 chevaux. Cette opinion me paraît erronée, et voici pourquoi: L'archipel grec étant parsemé d'îles et de rochers, il arrive qu'au moindre vent, les lames, allant se briser sur les plages, se replient avec impétuosité et viennent se précipiter sur le navire. Alors, si le navire n'est pas d'une certaine force, son pont est envahi et balayé en long et en large. Et comme en Grèce, les traversées sont très courtes, et que passagers et bagages se pressent pour la plupart sur le pont, on comprend facilement les inconvénients auxquels on est exposé à bord d'un petit bâtiment. On connaît au reste les effets de ces lames qu'on appelle *courtes*, et qui sont ordinairement celles des mers de la Grèce.

Mais il y a un autre désavantage qu'on doit absolument chercher à écarter. Nous avons en Grèce des promontoires, tels que le cap d'Or et le Malés, qu'il est impossible, même à un bateau à vapeur, de doubler dans certains cas, tellement le vent y est vioient et la mer grosse. Or, les navires à vapeur n'ont pas été inventés, ce me semble, pour être arrêtés à tout moment.

J'écrivais ces lignes, lorsqu'il m'est tombé sous la main le traité de Constantin le Porphyrogénète, sur l'administration de son empire. Il est curieux de voir par le passage qui suit, qu'en parlant de l'archipel grec, le savant empereur faisait à peu près, il y a dix siècles, les mêmes observations qu'on vient de lire: « Est vero *Ægæum mare navigatu, et trajectu, perquam difficile. Ingentes enim, ac decumanos, fluctus voluit, qui navigantibus montium instar assurgunt, vel ob densitate, ac frequentiam, insularum. Vel propter Ponti in Abydam defluxum, qui magno impetu in has insulas fertur, eisque illiditur.* » (De Them. Lib. I.)

pera en même temps du soin d'établir une forge pour la réparation de ses machines, chaudières etc., creuser un bassin de construction, établir des moyens d'abattage, et procéder à l'exploitation des mines de lignite.

En retour, le gouvernement lui accorde le privilège exclusif de douze ans qui, selon la loi du 20 octobre 1856, pourra être prolongé jusqu'à vingt, lui assure un intérêt de cinq pour cent sur ses fonds réels jusqu'à la concurrence de deux millions, assimile ses navires à ceux de l'État, l'exempte de tout paiement de droit de douane pour les objets nécessaires à son service qu'elle se verrait obligée d'importer de l'étranger, et lui facilite l'acquisition des terrains dont elle aura besoin pour ses dépôts, magasins, etc.

Telles sont en général les bases sur lesquelles est fondée la société. Sans doute elles sont loin d'être aussi larges que celles des sociétés analogues du reste de l'Europe; mais, je le répète, l'entreprise pour ce pays est des plus importantes; car elle est un progrès, et l'on sait qu'en fait d'industrie et de commerce tout se tient dans le progrès. Je suis même convaincu que c'est le perfectionnement graduel de l'application de la vapeur à notre navigation, qui activera les autres améliorations.

Voilà pourquoi je fais des vœux pour que la condition de l'exploitation de nos gîtes houillers, soit exécutée une des premières; j'insiste d'autant plus sur ce point, que je le considère comme une mesure nationale qui entrainera d'immenses conséquences politiques et commerciales. L'Angleterre ne doit le prodigieux développement de sa puissance industrielle, et, disons-le, de sa puissance militaire qu'à ses bassins houillers. Son industrie n'a commencé à acquérir

de l'importance que du moment où une législation libérale est venue affranchir les propriétaires des mines et les mineurs des entraves qui gênaient leur essor, et quand le système de l'exploitation a été conçu sur une vaste échelle. Sans ce précieux combustible, point de manufactures, point de forges, point de ces machines qui centuplent les forces productives, abrègent les distances et triomphent des vagues de l'océan.

J'ai déjà dit dans l'article dont je viens de faire mention quelques mots sur le charbon de Cumes, et sur les avantages qu'on en peut tirer pour la navigation; l'industrie nationale n'en profitera pas moins. Et en parlant d'industrie, je dois déclarer que je ne suis pas du nombre de ceux qui croient, même chez nous, qu'il dépend de la volonté de l'homme de pétrir une contrée à son gré, et de la rendre agricole, maritime ou manufacturière lorsqu'elle ne l'est pas. L'industrie de ce pays, comme celle de chaque pays, doit marcher ainsi que le comportent sa situation, son esprit national, et le concours de plusieurs circonstances morales et physiques, qu'on ne trouve pas toujours réunies sur le même point. Il est positif que la Grèce, dans la condition de ses limites actuelles, ne sera jamais un État industriel; mais il n'est pas moins vrai que, telle qu'elle est, elle a ses matières brutes, ses matières premières qu'on peut mettre en rapport et perfectionner sans grands frais au moyen du charbon. C'est un pays béni par le ciel que celui dont le sol porte dans ses flancs cet inappréciable minerai. Voyez encore l'Angleterre: que seraient ses trésors métalliques sans la houille?

Mais quand même le charbon serait inutile pour les établissemens séricicoles ou de filature qu'on peut par-

faitement multiplier dans le pays, pour les forges, pour les moulins à blé et à huile, pour l'éclairage au gaz, pour les tanneries, les savonneries et les mille autres besoins des ateliers et de l'économie domestique, elle serait indispensable pour notre navigation. Dans peu il n'y aura presque plus d'autre moyen de locomotion dans les océans; faut-il que nous, environnés par la mer, et appelés par cela même à avoir des relations avec toutes les parties du globe, nous soyons si peu empressés à profiter de la première des inventions de notre siècle? Si nous eussions occupé une position interne, nos progrès en tout eussent été plus lents par les obstacles qu'auraient éprouvés nos rapports à l'extérieur. Mais, grâce à Dieu, nous avons à notre disposition l'océan, cette grande route qui communique avec toutes les nations; par lui nous pouvons commercer avec les peuples les plus éloignés comme avec ceux qui sont les plus rapprochés de nous, et nous approprier les produits étrangers. Ne serait-ce pas alors un crime de négliger le puissant agent qui peut nous procurer tous ces avantages, et nous donner, ce qui plus est, une supériorité bien marquée sur plus d'un peuple?

D'ailleurs l'extraction du lignite est à elle seule une branche très profitable d'industrie. En même temps qu'elle donnera du pain à un grand nombre de mineurs, d'ouvriers, d'agens, de facteurs, de bateliers, de conducteurs de chariots, etc, elle ira grossir les revenus du trésor.

Nous avons dans trois endroits différens, en Eubée, en Béotie et en Acarnanie, des mines de houille; au moins elles sont les seules qui aient été découvertes jusqu'aujourd'hui, et rien ne nous dit que il n'y en a pas d'autres recelés dans notre sol.

On estime que de ces trois couches, la plus riche est celle de Cumes sur l'île d'Eubée; il paraît même que la montagne entière n'est qu'un vaste gisement carbonifère. Il ne serait pas également facile de dire lequel des produits de ces trois mines est de meilleure qualité; car on n'a essayé sérieusement jusqu'ici que celui de Cumes; et encore on n'est pas assez fixé sur ses variétés; non-seulement parce que leurs propriétés spéciales ne sont pas assez caractéristiques, mais parce qu'elles ne pourront être suffisamment appréciées que par ceux qui les emploieront.

De ces variétés deux paraissent être les principales, eu égard à leur puissance calorifique; l'une, pour a comparer avec le lignite étranger, n'est susceptible que de la moitié de l'effet calorifique des houilles anglaises de qualité moyenne; la valeur calorifique de l'autre est des deux tiers de celle du charbon de Newcastle.

On voit que cette seconde variété, qui a aussi l'excellente propriété de donner moins de cendres que la première, constitue un fort bon combustible, qui peut être très avantageusement employé dans la navigation à vapeur. En supposant même qu'il restât dans les conditions où on l'a essayé, et pourvu qu'il ne fût pas de toute nécessité de donner à un bateau à vapeur toute sa vitesse, on obtiendra toujours, comme je le faisais remarquer dans une autre occasion, une marche de huit nœuds. Au reste, plus l'exploitation avancera, plus il y aura lieu de s'attendre à une meilleure qualité de houille, ou si notre attente était trompée, on pourra toujours mêler un tiers de bon combustible anglais avec deux tiers de char-

bon grec pour obtenir la plus grande marche, ce qui d'ailleurs ne me paraît pas indispensable. (*)

Quant à la première variété, on pourra l'admettre pour le chauffage des chaudières, pour les usines, et pour les autres emplois métallurgiques.

Il reste donc prouvé que la houille grecque peut être employée avec un avantage incontestable dans la navigation et dans l'industrie, et que le gouvernement doit, dans un intérêt national, entreprendre soit pour son compte, soit par la société des bateaux à vapeur, soit de toute autre manière, l'extraction du lignite indigène. Mais pour cela il faut qu'il prenne un parti immédiat et vigoureux, et qu'il le prenne avec énergie et confiance; qu'il donne tous les encouragemens possibles à l'exploitation; qu'il ne songe pas aux sacrifices auxquels il sera exposé, mais bien aux bénéfices que le pays et son propre trésor retireront de cette entreprise; car nul doute que le combustible grec ne se répande bientôt dans tous les marchés

(*) M. de Lauriston, commandant le bateau à vapeur français le *Rubi*s, avait été chargé, il y a huit ou neuf ans, d'essayer le charbon de Cumes; voici les résultats qu'il en a obtenus, et que nous trouvons consignés dans un rapport adressé au Ministre de France à Athènes: «J'avais consommé à peu près un tonneau avant le départ, et j'ai encore marché neuf heures avec les quatre tonneaux restant, la machine donnant 22 coups de piston par minute. Or, habituellement, avec quatre tonneaux de charbon, je marche douze heures à 27 coups de piston: donc à ce nombre, 27 coups de piston, le charbon de Koumi n'avait pu me faire marcher que 7 heures 20 minutes, et, d'après cela, le rapport de production de vapeur du charbon de Koumi au charbon anglais, serait comme sept heures vingt minutes sont à douze heures, ou environ de trois cinquièmes.» M. de Lauriston ajoute plus loin que l'expérience qu'il venait de faire était «loin d'être complète» et que «le *Rubi*s obtenait avec le charbon de Koumi six nœuds, au lieu de sept et demi.»

de l'Orient. Primes, exemptions, tracé de routes, avances même de capitaux, s'il le faut, il doit tout accorder sans balancer.

Mais il faut qu'il commence par prendre certaines mesures préparatoires, indispensables selon moi.

Et d'abord, il doit déterminer par une loi ses propres droits et les droits des particuliers relativement à l'extraction; d'autant plus que les gites houillers découverts en Béotie et en Acarnanie se trouvent dans des domaines privés. Ailleurs l'État venant, en matière d'exploitation des mines, avant les particuliers, jouit d'un droit régalien; le gouvernement grec voudra-t-il l'exercer, ou bien en faire remise entière aux extracteurs, ce qui serait de son intérêt, et ce que j'ose lui conseiller? laissera-t-il à des fermiers l'exploitation de ses bassins, ou bien l'entreprendra-t-il pour son propre compte? défendra-t-il aux particuliers d'exploiter leurs terrains houillers, comme il le fait à tort aujourd'hui à l'égard des propriétaires des mines d'émeri, ou bien leur permettra-t-il d'utiliser une des plus riches ressources du pays?

Ce sont là autant de questions qu'il importe de résoudre aussi péremptoirement et aussi clairement que possible; il importe de prévenir, par une législation précise, toute éventualité qui pourrait arrêter l'essor de cette belle industrie, et amener la confusion que nous avons vue entraver l'exploitation des mines d'émeri. Au reste, sans ces arrangemens, il n'y aura pas de capitaux, nationaux même, qui voudront s'engager dans une entreprise hérissée d'incertitudes.

La seconde mesure à prendre concerne les procédés, la méthode de l'exploitation. On sait que la mise en rap-

port d'une mine de houille demande de grandes connaissances et une longue pratique. En Angleterre on a vu quelquefois dépenser en pure perte des sommes considérables à la recherche d'une couche, insuccès qui doit presque toujours être attribué au défaut de connaissances du directeur des ouvrages. Il y a mille travaux à exécuter, mille appareils à construire; le forage seul du puits, qui coûte un prix assez élevé et qui arrive souvent à une profondeur considérable, est déjà une opération des plus importantes. Ensuite viennent les machines à établir pour épuiser l'eau, monter les paniers, les précautions à prendre pour mettre les ouvriers à l'abri de la chute des pierres, des inondations, des gaz délétères et de tant d'autres accidens qui les menacent à tout moment, etc.

Il s'en suit dès lors qu'on doit demander à la France, à l'Angleterre, ou à quelque autre pays de l'Europe, un directeur éprouvé, ainsi que quelques bons contre-maitres et ouvriers. La dépense qu'ils nécessiteront sera largement compensée, non-seulement par les profits matériels dont ils seront la cause, mais aussi par le profit moral que nous en retirerons en nous les donnant pour maîtres.

J'appuie d'autant plus sur ces considérations, qu'il est de mode chez nous de ne pas trop se préoccuper du choix des personnes, et de mettre entre les mains du premier venu des fonctions qui exigent des notions spéciales. Une administration éclairée et amie du pays, doit enfin faire justice de cette funeste habitude.

Une autre mesure des plus essentielles à laquelle on doit porter toute son attention, est celle des moyens de

transport des produits houillers; si ces moyens ne sont pas faciles, si pour arriver jusqu'à la mer ou à l'endroit de la consommation, on se voit obligé de parcourir de grandes distances et de faire des détours, les dépenses de transport seront sans comparaison beaucoup plus grandes que les frais d'extraction. Il est donc indispensable de rendre les routes carrossables et aussi courtes que possible.

Ces difficultés et ces sacrifices ne doivent point effrayer le gouvernement; avec de la volonté et de la persévérance il en viendra heureusement à bout; et nul doute qu'il n'en soit amplement récompensé par les résultats. Et quand je dis qu'il sera récompensé, j'avoue que je pense médiocrement à son trésor: car, l'indice d'un bon gouvernement n'est pas uniquement, comme quelques uns le croient parmi nous, la richesse de ses caisses, mais beaucoup plus l'aisance comparative des classes laborieuses. Je n'ignore pas qu'au commencement l'entreprise se ressentira de notre inexpérience, et que nous ferons même des fautes; à un peuple né d'hier et qui touche encore à son berceau il n'est guère possible de les éviter; mais les fautes des premiers essais éclaireront notre marche, nous redoublerons d'ardeur, et une véritable régénération industrielle s'en suivra.

A ces conditions seules je vois la navigation à vapeur grecque prendre l'essor qui lui convient; et à en juger par l'empressement qu'on a mis en dernier lieu pour hâter l'installation de la société, on est porté à supposer que tout le monde partage cette conviction. Ainsi le sillon est tracé; montrons que nous sentons la nécessité et que nous avons la volonté de le rendre plus profond et plus

large. S'il est vrai que nous devons être appelés à redevenir ce que nous avons été, à regagner ce qui nous a appartenu, prouvons par des efforts intelligents et constants pour améliorer ce que nous possédons, que notre ambition est juste. Là est notre avenir.

D.

Correspondance du Spectateur.

—ooo—
Salonique le 22 Janvier 1857.

Vous vous rappelez sans doute, par quelles acclamations on a salué en 1856, l'apparition du Hatti-houmayoun. On était alors persuadé qu'en vertu du nouveau droit consacré par cet acte solennel émané de la volonté du Sultan, tous les sujets de l'Empire seraient également soumis à la même loi, sans distinction de race ou de religion, et que l'Orient régénéré par les principes de justice et d'égalité qui régissent les sociétés chrétiennes, serait bientôt définitivement pacifié.

Pourtant, la triste expérience que j'ai acquise par un séjour de plus de 10 ans, dans les différentes provinces de l'empire ottoman, me met à même d'affirmer, qu'aujourd'hui les autorités turques chargées de mettre en œuvre les promesses du souverain, sont les mêmes, sinon pires qu'elles n'étaient avant la promulgation du Hatti-houmayoun. Certes, il n'est pas étonnant que des personnes qui n'ont connu les Turcs que de nom, et qui ne se sont jamais rendu un compte exact de la manière dont

les musulmans exercent hors de Constantinople, leur domination sur les populations qui leur sont soumises, se plaisent à croire que le musulman n'est plus ce qu'il était, et qu'il a pour ainsi dire changé de nature, depuis que le courant de la civilisation occidentale, s'est porté avec une force irrésistible vers ces contrées plongées jadis dans une profonde léthargie; cependant si ces mêmes personnes qui nous présentent les Turcs sous une aussi attrayante image, se trouvaient comme nous autres orientaux, en contact incessant avec eux, je suis persuadé qu'elles ne tarderaient pas à avouer avec moi, que la civilisation tant vantée de la race musulmane, n'est à vrai dire qu'un changement de costume, une mise en scène plus ou moins décevante, et que le rayonnement de la civilisation chrétienne n'a point illuminé l'esprit et la conscience de l'Osmanli. Je ne nie pas que le courant de la civilisation européenne ne se soit porté avec une force irrésistible vers l'Orient; mais les élémens fécondans de cette civilisation, loin de pénétrer l'arbre séculaire de l'Islamisme, se sont arrêtés à son écorce, et lors même qu'il se serait opéré quelques modifications dans sa forme extérieure, sa sève n'a subi jusqu'ici aucune transformation.

A l'appui de mon assertion, je ne veux point signaler ici ce que tout le monde connaît déjà; c'est-à-dire les entraves apportées journellement par des populations haineuses et fanatiques au libre exercice des cultes, les actes de vandalisme exercés sur les cloches et sur les croix, la profanation des églises, les outrages prodigués aux tombeaux des chrétiens et la coupable faiblesse des autorités qui, méconnaissant l'esprit de justice et de modération qui anime Sa M. Impériale, tolèrent ou provo-

quent tous ces crimes; je me bornerai seulement à examiner si sous l'empire du Hatti-Houmayoun le travail et la propriété, qui dans tout pays civilisé sont l'objet de la plus grande sollicitude des gouvernements, sont suffisamment protégés contre ces myriades d'employés rapaces et prévaricateurs, qui par droit de conquête et par droit de naissance sont appelés à mettre à exécution, les principes consacrés par le Hatti-Houmayoun.

Ceux qui ont le malheur de vivre dans ces contrées et de voir ce qui s'y passe journellement, avoueront sans difficulté, que les Turcs ne négligent aucune occasion pour mettre des entraves à tout ce qui se rattache aux intérêts ou aux prétentions légitimes des chrétiens et pour accabler ces malheureux de toutes sortes de corvées.

Ainsi par ex: les autorités ont-elles besoin de faire transporter sur un point quelconque des vivres ou des munitions? l'ordre est aussitôt donné à un employé de s'emparer dans ce but, d'un nombre suffisant de bêtes de transport; l'employé muni de cet ordre, parcourt les auberges de la ville et des environs, saisit le triple ou le quadruple du nombre requis, et le pauvre propriétaire, pour ne pas être arrêté dans ses travaux, en se voyant dépouiller d'un instrument indispensable à l'exercice de sa profession, paie une véritable rançon à l'employé, et ce n'est qu'ainsi qu'il parvient à soustraire à la rapacité des employés subalternes, la moitié du nombre des bêtes qui vont lui être enlevées. De cette manière, tout en exécutant les ordres de leurs supérieurs, les employés trouvent l'occasion de réaliser des gains illicites et de rançonner sans pitié les sujets du Sultan.

Il m'est arrivé de voir un dimanche, des paysans grecs,

travailler à la terre, et comme je leur en exprimai mon étonnement, ils me répondirent, que s'ils s'avisait de se reposer les dimanches, ils risqueraient d'être horriblement maltraités par leurs maîtres, les Agas, sur la terre des quels ils étaient obligés de travailler.

J'ai aussi assisté à une séance du Metdjiliss (conseil départemental) où j'ai vu avec une véritable douleur à quel point les malheureux chrétiens y ont la bouche bâillonnée.

Ce tribunal est composé de 8 Turcs et du Pacha, (c'est à dire de gens plus ou moins ignorans et habitués à expédier les affaires d'après leur caprice, ou leur intérêt), d'un chrétien et de l'évêque, qui, comme on peut aisément se le figurer, n'osent pas émettre leur opinion, et d'un Juif, dont le mutisme est parfait. Or, il est inutile de faire remarquer, que dans toute cette mise en scène, où la petite minorité des membres non musulmans, n'assiste qu'à titre de comparses, il n'y a pas l'ombre de justice ou d'égalité; c'est toujours la force qui est l'élément prépondérant dans la distribution de la justice; car les Turcs seuls sont les arbitres de toutes les causes qui sont portées devant les Metdjilisses.

Il paraît que les Puissances qui ont pris à tâche de faire entrer la Turquie dans la voie de la civilisation, sont persuadées que la S. Porte est fermement décidée à réaliser les réformes annoncées par le Hatti-Houmayoun; mais elles prennent aussi en considération, les difficultés qu'elle a à surmonter pour atteindre ce but. Certes, les difficultés à surmonter pour effacer de l'esprit des Musulmans, les préjugés invétérés de leur race sont immenses; mais si la S. Porte était réellement décidée à réaliser ses promesses, et à appliquer à tous ses sujets les principes

de justice et d'égalité, qui seuls pourraient faire légitimer un pouvoir qui n'existe que de fait, elle devrait, avant tout, choisir ses fonctionnaires et surtout les Pachas, dont la juridiction se trouve loin du siège du gouvernement central, parmi ceux qui comprennent la portée des réformes consacrées par le Hat, et qui sont sincèrement disposés à les réaliser.

Des gouverneurs animés de pareils sentiments, aplanaient bien des difficultés, et donneraient aussi une toute autre direction aux décisions des Metdjilisses (conseils).

On comprend en effet qu'il ne suffit pas de se croire bon militaire, pour être aussi bon gouverneur; aussi la plupart de ces Pachas, déclinent-ils la responsabilité qui leur revient, et abandonnent aux conseils, la liberté d'agir d'après leur caprice ou les vues particulières des membres qui les composent.

C'est ainsi que la justice devient une impossibilité en Turquie, que les chrétiens sont constamment molestés et spoliés par ceux-là mêmes qui devraient les protéger, et que les bonnes intentions du Souverain sont méconnues.

A l'heure qu'il est, les prisons regorgent de malheureux chrétiens chargés de fer, dont la plupart sont innocents, ou bien ne sont accusés que de fautes légères.

Mais cet état de choses n'empêche pas les autorités turques de soutenir que tout marche à souhait, et que les chrétiens sont traités et employés à l'égal des Turcs; cependant, malgré ces assurances, qui ne sont rien moins que sincères, ceux qui, comme moi, sont témoins oculaires de ce qui se passe journellement ici, ceux qui recherchent la vérité sans partialité et sans préconception, ne peuvent pas de même

Si les Puissances qui travaillent à la régénération de la Turquie, voulaient connaître le véritable état des choses en Orient, elles devraient charger de cette haute mission, qui intéresse aussi bien la politique que la philanthropie, des personnes impartiales, n'ayant point d'idées préconçues et exemptes de préventions politiques; ces personnes, venant visiter ces contrées, pour y recueillir des renseignements, capables d'éclairer les gouvernements de l'Europe, sur la véritable situation de l'Empire Ottoman, ne puiseraient pas les éléments de leur conviction dans les cercles officiels de Constantinople, ou dans des rapports expédiés à la S. Porte par les autorités musulmanes, mais elles parcourraient l'intérieur de la Macédoine, de l'Épire et de la Thessalie, pour voir de leurs propres yeux, les résultats du régime qui pèse sur leurs frères en Jesus-Christ.

Elles rechercheraient si les sujets chrétiens du Sultan jouissent paisiblement des libertés religieuses qui leur ont été garanties; si leurs temples et leurs tombeaux sont efficacement protégés contre les violences de populations intolérantes et fanatiques, si la propriété acquise au prix des plus grandes privations, n'est pas souvent la proie d'une foule d'employés rapaces et prévaricateurs, si le travail n'est pas écrasé par les corvées, si la classe agricole n'est pas indignement exploitée par d'avidés traitans et par des maltôtiers insatiables; si les bandes d'Albanais et de mercenaires qui sont chargées de la répression du brigandage, valent mieux que les bandits qu'elles sont chargées de poursuivre; elles rechercheraient encore si la justice pourrait être équitablement distribuée par des tribunaux formés en grande partie de gens qui n'ont connu d'autre

droit que la force; elles visiteraient aussi ces bouges infects qu'on appelle des prisons, pour les voir regorger de malheureux, dont la plupart sont innocents, elles apprendraient enfin par le témoignage d'un grand nombre de ces prisonniers, que s'ils croupissent depuis long-temps dans les cachots, c'est par ce qu'on leur refuse la faveur de les juger.

Oui, nous ne craignons pas de le répéter, si les gouvernements de l'Europe voulaient avoir une idée approximative de l'état déplorable des chrétiens de l'orient, depuis la promulgation du Hat, ils devraient charger de cette importante mission des personnes impartiales, qui, éloignées des cercles officiels, recueilleraient sur les lieux mêmes les éléments de leur conviction. Au reste, je suis persuadé que si S. M. Impériale, pouvait savoir tout ce qui se passe dans ses États, elle serait la première à mettre un terme à des abus qui rendent entièrement illusoire les garanties consacrées par sa volonté souveraine, en faveur de ses sujets non musulmans.

Il est bien curieux d'étudier la manière dont on s'y prend en Turquie, pour rétablir l'ordre et la sécurité dans les provinces infestées par le brigandage. Comme échantillon des mesures qui ont été prises dernièrement en Macédoine, nous publions les nouvelles suivantes qui nous arrivent de Salonique.

Salonique le 3 Février 1857.

Le fameux chef de brigands, Rombota, d'origine turque, qui, à la tête de 30 individus ses coreligionnaires, commettait des actes de brigandage en Macédoine, à cinq heures seulement de distance de Salonique, était parvenu à

ordonna l'amnistie, en promettant de se mettre à la tête de ses trente compagnons et de poursuivre les brigands dont il détestait les repaires mieux que personne.

Rombota ne se contenta cependant pas de commander ses 30 compagnons, mais ayant enrôlé 20 autres individus, qui eux aussi avaient autrefois fait partie de sa bande, il se mit en campagne et sous prétexte de poursuivre le brigandage, il reprit de plus belle ses anciennes habitudes, attaquant de préférence les malheureux chrétiens, parcourant leurs villages et les obligeant à lui fournir des vivres et dix ocques d'eau-de-vie par jour.

Notre gouverneur n'ignorait point ces beaux faits; mais il ne s'embarrassait guère des vexations exercées sur les malheureux chrétiens, n'ayant d'autre souci que celui de faire croire à son gouvernement et aux puissances étrangères, que le brigandage était efficacement poursuivi et avait cessé en Macédoine.

Au surplus, il ne faut pas croire que les troupes chargées de la garde des frontières se conduisent mieux que ne le font Rombota et ses compagnons; aussi mériteraient-elles plutôt le nom de maraudeurs, que de troupes soldées par un gouvernement régulier pour le rétablissement de l'ordre et de la tranquillité publique. Elles entrent dans les villages grecs, se font nourrir par les habitants, leur enlèvent leurs bêtes de somme, et ce qui est bien pis encore, c'est qu'ils commettent des vols avec une entière impunité. Sous prétexte que les plus riches des habitants connaissent les repaires des brigands et leur fournissent des vivres, on les menace de les traîner en prison et ces malheureux se voient obligés pour se débarrasser de ces malfaiteurs, de leur payer des rançons de

500 piâtres, n'osant même pas s'adresser aux autorités pour se plaindre de ces exactions.

Voilà de quelle manière le gouvernement turc erbit pouvoir venir à bout du brigandage. Et quoique dernièrement il eût déclaré vouloir prendre des mesures énergiques pour sa répression, il est pourtant notoire que le mal ne fait qu'empirer, grâce au choix des personnes chargées de rétablir l'ordre et la sécurité.

— Nous lisons dans la Minerve :

Jusqu'ici aucune amélioration n'a été apportée dans la déplorable situation de l'Épire.

Le système des tortures les plus raffinées y est en pleine vigueur. Le gouverneur actuel de cette province, Méhemet Emin-Pacha, voulant arracher aux prisonniers des aveux de crimes qu'ils n'ont jamais commis et qui emporteraient la peine de mort, a fait construire quatorze prisons, dans chacune desquelles un seul homme peut se tenir assis, ne recevant à peine un peu d'air respirable que par un trou pratiqué au dessus de sa tête; l'obscurité y est profonde, et l'infection qui s'exhale de ces horribles cachots est mortelle; à peine le malheureux prisonnier peut-il étendre ses bras et ses jambes; il est chargé de chaînes pesant environ vingt ocques; chaque 24 heures, il reçoit une faible ration de pain, mais par contre, l'eau et l'humidité y sont abondantes.

C'est ainsi que la plupart des détenus qui ne peuvent supporter ce supplice, s'avouent coupables de crimes qu'ils n'ont point commis et sont mis à mort.

Un turc nommé Milios, n'ayant pu supporter plus de 36 heures d'une pareille réclusion, pria son geolier de le conduire devant les juges et promit d'avouer tout

car, on l'on voudrait. Il fut donc conduit devant le tribunal, qu'il supplia de l'envoyer de suite à la mort, plutôt que de le faire rentrer dans sa prison. L'un de ces juges, animé de meilleurs sentiments, s'emut de compassion à la vue de ce malheureux, qui était à moitié mort, et ordonna qu'il fût conduit dans une prison plus supportable jusqu'à ce qu'on décidât de son sort.

Eh bien, après toutes les horreurs qui se passent ici, peut-on entretenir l'espoir d'une amélioration quelconque dans le sort si déplorable des habitants de ces provinces? et le Hatti-Houmayoun cessera-t-il jamais d'être une pure fiction?

Le Moniteur Universel

Nous lisons dans le Moniteur Universel ce qui suit;

Le gouvernement de l'Empereur a toujours été inspiré par une double pensée dans les affaires d'Orient. S'il a entendu, dans un intérêt général de politique à la fois française et européenne, assurer l'indépendance et le maintien de l'empire ottoman, une de ses non moins constantes préoccupations a été de voir s'améliorer le sort des populations chrétiennes qui relèvent de la souveraineté ou de la suzeraineté du Sultan. Il regarde comme un des résultats les plus heureux de sa politique et des efforts de ses armes, d'avoir contribué à relever la condition de ces nombreuses populations, en leur faisant obtenir l'égalité des droits et les avantages de la liberté religieuse.

Le gouvernement de l'Empereur était d'autant plus porté à tenir cette conduite, qu'il avait la conviction de servir à la fois la cause de l'humanité et de la civilisation, et de seconder les dispositions éclairées et bienveillantes du gouvernement ottoman.

Parmi ces populations chrétiennes, celles de Serbie, de Valachie et de Moldavie étaient dans une position particulière. En possession d'institutions propres, elles jouissaient de franchises et de privilèges anciens; il ne s'agissait donc que de leur assurer le maintien de ces avantages, en les plaçant sous la garantie du droit européen, et d'y puiser de nouveaux éléments d'ordre et de prospérité pour le pays. C'est en se mettant à ce point

de vue que le Congrès de Paris a décidé que les Principautés moldo-valaques seraient appelées à nommer deux assemblées ou Divans ad hoc, ayant pour mandat spécial d'exprimer les vœux de ces provinces et d'indiquer les modifications qu'il conviendrait d'introduire dans leur organisation.

Au premier rang de ces modifications éventuelles, figure sans doute celle qui consisterait à réunir sous une seule et même administration la Moldavie et la Valachie. Le gouvernement de l'Empereur a saisi l'occasion naturelle que lui offrait le Congrès de Paris pour se prononcer formellement en faveur de cette combinaison.

Déjà, dans les Conférences de Vienne, le plénipotentiaire de France avait exposé que la réunion était la combinaison la plus propre à assurer à la Moldavie et à la Valachie la force et la consistance nécessaires pour devenir de ce côté une barrière utile à l'indépendance du territoire ottoman. Le gouvernement de l'Empereur avait donc, dès le début, nettement exprimé sa manière de voir sur cette importante question. Il n'a pas cessé de la professer, et l'échange de communications qui a eu lieu dernièrement entre lui et les cabinets qui pensent différemment, à l'occasion des mesures à prendre à Constantinople pour la convocation des divans, n'a fait qu'affirmer ses convictions. Il ne désespère pas de les voir prévaloir dans les conseils des puissances, car il lui paraît difficile que celle de toutes qui est la plus directement intéressée dans la question, ne reconnaisse pas, quand le jour d'une délibération approfondie sera venu, que l'union des Principautés, qui serait pour elle un gage nouveau de sécurité et d'indépendance extérieure, et pour les populations un élément fécond de prospérité, n'a rien qui ne soit complètement d'accord avec les droits de souveraineté actuellement exercés par la Sublime Porte à l'égard des provinces danubiennes.

Voilà certainement des paroles bien consolantes et elles doivent servir à adoucir les souffrances que les populations chrétiennes n'ont pas cessé d'endurer jusqu'à ce jour.

En effet, lorsqu'un Souverain, aussi distingué par l'élevation de ses vues que par la fermeté de son caractère, déclare dans la feuille officielle de son gouvernement qu'une de ses non moins constantes préoccupations a été de voir s'améliorer le sort des populations chrétiennes qui relèvent de la souveraineté ou de la suzeraineté du Sultan, et qu'il regarde comme un des résultats les

plus heureux de sa politique et des efforts de ses armes, d'avoir contribué à relever la condition de ces nombreuses populations, en leur faisant obtenir l'égalité des droits et les avantages de la liberté religieuse, lorsque, disons-nous, l'Empereur des Français, déclare qu'il a été d'autant plus porté à tenir cette conduite, qu'il avait la conviction de servir à la fois « la cause de l'humanité et de la civilisation », il faut espérer que les nobles efforts de la France et des Puissances, qui partagent ses vœux et ses sympathies, seront enfin couronnés de succès.

Jusqu'à ce jour, les faits n'ont répondu ni à l'attente des Puissances, ni aux promesses et aux dispositions bienveillantes du Sultan; mais s'il est vrai que la question de l'amélioration du sort des populations chrétiennes, qui se trouvent sous la domination musulmane, soit à la fois « une question d'humanité et de civilisation », nous avons le droit d'espérer que la solution de cette question, qui est d'un intérêt Européen, ne sera pas livrée à la merci de l'ignorance, du fanatisme et de la corruption.

Les vœux que nous n'avons jamais cessé de former en faveur des nombreuses populations chrétiennes de l'Orient, trouvent une garantie suffisante, pour leur accomplissement, dans la sollicitude de la France et dans sa haute et puissante protection. Personne, mieux que nous, n'est à même de connaître l'excès des souffrances de ces populations; mais ce qui doit relever leur courage et les consoler dans leur extrême infortune, c'est la conviction que leur cause est celle « de l'humanité et de la civilisation, » c'est qu'elle est la cause de toute la chrétienté et qu'elle ne peut manquer de triompher!

Question Moldo-Valaque.

La question Moldo-Valaque vient de faire un pas décisif vers sa solution: quoiqu'en dise le *Morning-Post*, l'article du *Moniteur Universel* fait voir clairement que dans les dernières conférences qui auront lieu à ce sujet à Paris, la majorité est acquise au principe de l'union des principautés. D'un autre côté le *Firman* de convocation des *divans ad hoc* accorde aux populations de ces contrées tous les moyens et toutes les garanties possibles pour énoncer leurs vœux en pleine liberté. On peut donc dire hardiment que le sort des principautés est dans ce moment entre les mains de leurs habitans. Si l'union est dans les besoins et dans les sentiments du pays, rien ne pourra empêcher les *divans* de la demander; et cette demande, une fois ainsi formulée, aura dans le congrès l'appui de quatre voix sur sept.

Reste, il est vrai, l'opposition de l'Angleterre, de l'Autriche et de la Turquie, minorité formidable, qui, si elle persistait dans sa manière de voir actuelle, pourrait naturellement faire surgir de bien graves obstacles à la conclusion définitive de cette question. Mais il ne faut pas oublier que l'Angleterre qui a été, dans les premières conférences de Paris, pour l'union, n'a changé plus tard d'avis que par des considérations qui ne lui sont pas personnelles et qui pourraient se modifier, jusqu'à un certain point du moins. « Deux motifs, a dit fort bien un des correspondants du Nord, deux motifs, ont décidé le cabinet de Londres à cette volte face: d'une part son ambassadeur à Constantinople s'est plaint amèrement du langage et de l'attitude de lord Clarendon dans le Congrès. Le vicomte de Redcliffe a déclaré que sa position n'était pas tenable; il a traité de pure utopie, de fantaisie chimérique le projet de l'union; en soutenant ce projet, a dit lord Redcliffe, l'Angleterre a donné des inquiétudes au gouvernement du Sultan et compromis son influence à Constantinople; il faut se hâter de revenir à la vraie politique, à la seule qui convienne à l'Angleterre. Il faut que l'An-

gleterre proclame très haut la nécessité de maintenir la division des Principautés. D'un autre côté, il s'est opéré un rapprochement entre l'Angleterre et l'Autriche.»

Or nous ne désespérons pas de voir le gouvernement du Sultan finir par comprendre qu'il n'a rien à perdre, en accédant à l'union des principautés. Son droit de suzeraineté lui a été garanti par le traité de Paris; si la Sublime-Porte ne peut prétendre d'aller au delà de ce droit vis-à-vis de la Valachie et de la Moldavie, elle ne pourra guère craindre de se le voir enlevé par ces mêmes puissances qui viennent seulement de le lui reconnaître de la manière du monde la plus solennelle. Ainsi, nous le répétons, la Sublime-Porte n'a rien à perdre dans l'union des Principautés; mais nous allons plus loin, nous prétendons qu'elle a beaucoup à y gagner.

La Turquie d'Europe ne sera suffisamment garantie du côté du nord, que si elle possède une armée respectable au delà du Danube. Cependant le traité de Paris met à la présence d'une armée turque dans les principautés des conditions et des entraves équivalentes ou à peu près à une interdiction péremptoire. La Sublime-Porte a donc un intérêt majeur de voir les principautés subvenir de leurs propres moyens à ce besoin de l'empire; ce n'est qu'à cette condition qu'elles pourront constituer un boulevard pour lui; tandis que désarmées, comme elles l'ont été jusqu'à présent, elles auront plutôt l'air de portes ouvertes conviant le premier venu à les franchir pour pénétrer dans les provinces intérieures de l'État. Mais il est évident qu'une armée roumaine de quelque importance pourra être mise sur pied beaucoup plus facilement si les principautés sont réunies, que si elles continuent à être séparées comme par le passé.

Cette armée du reste ne sera jamais animée d'un esprit hostile vis-à-vis de la Turquie, car l'élément roumain n'a rien à convoiter en deçà du Danube; il pourrait espérer de s'adjoindre certaines populations d'autres pays limitrophes; il n'aura rien à demander à la Turquie. Aussi plus il sera fort, et plus ce sera dans l'intérêt de cette dernière puissance.

Il n'en est pas de même de l'Autriche, qui ne man-

quera pas de protester jusqu'au dernier moment contre l'union; mais la Turquie pourrait très bien se ranger d'un jour à l'autre du côté où elle voit placées trois puissances qui, n'ayant aucun intérêt personnel dans la question, n'ont formé leur opinion qu'en vue de l'intérêt général de l'Europe, qui est aussi celui de l'Empire Ottoman; et nous n'avons pas besoin d'ajouter que quand la Turquie y aura une fois accédé, la question sera vidée sans plus d'embarras.

—ooo—

Nouveaux renseignements sur le charbon de Coumi.

—ooo—

Nous complétons les renseignements que nous avons donnés dans le premier article de cette livraison sur le charbon de Coumi, par la publication d'une lettre que M. le commandant de Bastard vient d'adresser sur ce même sujet à M. le comte Bouët-Villaumez, amiral commandant en chef la division navale du Levant.

A bord du Solon, le 10 février 1857.

Amiral,

J'ai l'honneur de vous adresser le compte-rendu des expériences que nous avons faites à bord du Solon sur le charbon de Coumi.

La structure de ce charbon est lamelleuse et feuilletée, présentant parfois toute l'apparence du bois carbonisé. La couleur, d'un noir mat, offre dans la cassure quelques parties d'un noir très brillant, très poli et très dur. Sa densité est un peu moindre que celle du charbon de Newcastle, et cependant les blocs de ce combustible sont très compacts et assez difficiles à briser.

A l'expérience, ce charbon ne s'est allumé que difficilement, mais une fois les feux bien en train, il brûle très bien. La flamme en est longue et très blanche, mais elle naît seulement à la surface du charbon étendu sur les grilles; car, les cendriers n'étant pas bien éclairés, comme il est d'usage avec les autres combusti-

bles, nous avons fait donner un coup de rouable dans les fourneaux, comme cela se pratique généralement pour tous les charbons, lorsqu'on veut en activer la combustion. Alors les fourneaux se sont trouvés presque éteints pendant quelques minutes, la belle flamme avait disparu et les manomètres de vapeur accusaient une baisse de pression considérable. A ce moment, après avoir chargé vivement, de nouveau, les fourneaux, nous avons refermé les portes, et la flamme a reparu peu après, comme avant l'opération.

Ainsi pour le chauffage, ce charbon demande à ne pas être touché du tout. Il faut le laisser brûler tranquillement. Les chauffeurs ne doivent se servir tout simplement que de la pelle pour maintenir constamment une bonne charge dans les fourneaux, et passer de temps à autre le tisonnier entre les barreaux des grilles pour enlever la crasse, car ce charbon ne donne pour résidu de la combustion que des cendres et une légère croûte très friable, ne renfermant que des matières terreuses et vitrifiées, et pas du tout de mâchefer. Aussi, avec ce combustible, a-t-on le grand avantage de ne pas détériorer les grilles des fourneaux, comme cela arrive avec les autres charbons.

Il dégage, en brûlant, une légère fumée, bien moindre que celle que donne le Cardiff pur; c'est encore un grand avantage, sous le rapport de la propreté des tubes lorsqu'on doit faire de longues traversées, mais il laisse échapper par la cheminée de longues flammèches que j'attribue à son peu de densité, et qui auraient quelques inconvénients, surtout à bord des navires mixtes.

Pendant la combustion ce charbon, dans sa structure, ressemble alors au charbon de bois en ignition. Il dégage une odeur de tourbe à peine sensible, que l'on trouve bien mieux caractérisée dans les cendres, cendres qui, du reste, sont moitié blanches, moitié d'aspect terreux.

Rien n'a révélé la présence du soufre dans ce charbon, l'odorat n'en est nullement affecté. Peut-être faut-il attribuer à l'absence de ce métalloïde la difficulté que nous avons éprouvée dans le principe à allumer les feux (d'après les observations faites dans la suite sur la combustion de ce charbon, je pense que, si dès l'abord nous avions plus

fortement chargé les fourneaux, nous aurions eu de la pression beaucoup plutôt). Quoiqu'il en soit, en compensation de ce petit inconvénient, auquel on pourrait remédier par l'adjonction d'une petite quantité de Newcastle, ou l'emploi d'une plus grande quantité de menu bois, lors de l'allumage des feux, on a l'immense avantage d'avoir un combustible qui détériore les grilles et les surfaces de chauffe infiniment moins que tous les autres, et qui ne doit pas, comme ceux de la mer Noire, exposer les bâtiments au danger du feu s'allumant spontanément dans les soutes.

Le Solon a des chaudières tubulaires à foyers d'assez vastes dimensions; nous avons donné 18 millim. d'écartement aux grilles, et dans ces conditions, nous avons obtenu de très bons résultats par le simple emploi du tisonnier.

Ainsi qu'avec les meilleurs charbons, la pression a été facilement maintenue entre 60 et 70^{cm}, en marchant à la 2^e came, et en donnant 18 tours de roues. Seulement, comme ce charbon brûle encore plus vite que le Newcastle, nous en avons consommé, dans le même temps, une quantité plus considérable. Voici les chiffres que nous avons relevés, en opérant sur 103 sacs, pesant en moyenne 48^k. c. à. d. 5000^k de ce charbon environ:

Charbon consommé pour avoir de la pression... 1912^k.

Avec les mélanges de Newcastle et de Cardiff ordinaire, il nous faut de . . . 1800 à 2000.

Temps employé à chauffer pour avoir la pression . . .
. . . 1^h. 30. Suivant les mélanges et la qualité de notre charbon ordinaire, il nous faut de 0^h. 45 à 1^h 30.

En marche, consommation par heure 1200^k. Avec du Newcastle pur, nous consommons par heure. . . 1000^k.

Avec les mélanges de 850^k à 950^k. Cendres provenant des 5000^k en poids 270^k. Ce qui donne seulement 5 1/2 p. % de cendres, résultat obtenu difficilement avec les meilleurs charbons et dans les meilleures conditions de combustion.

En résumé, le charbon de Coumi, dans les conditions où nous l'avons expérimenté, brûle avec plus de rapidité que le Newcastle, celui de tous les charbons dont il se rapproche le plus, du reste, par sa densité; et 1200^k. de

Coumi produisent pour nos machines le même effet utile que 1000^k. de Newcastle. Il se brise difficilement, donne par suite peu de poussier, et doit se conserver mieux dans les parcs. Son emploi est moins fatiguant pour les chauffeurs que celui des autres combustibles, et détériore moins les fourneaux des chaudières. En somme, il nous a paru même préférable aux mélanges de combustibles, existant actuellement dans les parcs français du Pirée. Son unique inconvénient est de brûler trop vite, et d'exiger alors un peu plus d'approvisionnement pour les traversées.

Peut-être pourrait-on y remédier en le mélangeant, comme le Newcastle, avec une certaine proportion de Cardiff ou autre.

Dans tous les cas, il y aurait un avantage pécuniaire immense à l'employer dans l'Archipel, car, en supposant même que le tonneau de ce combustible revint à 20^F rendu dans les différents ports de la Grèce, pour 25 f. on aurait donc, au point de vue de la navigation, le même résultat qu'avec le prix d'un tonneau de Newcastle (c.à.d. 50 ou 60^F) en négligeant les petits frais d'emmagasinement et de transbordement des 200^k. et l'ennui pour les vapeurs de renouveler plus fréquemment leur approvisionnement de combustible.

Enfin, essayé à la forge, le charbon de Coumi a donné d'excellents résultats. Les soudures du fer se font avec une perfection incomparable à côté de toutes celles obtenues en employant d'autres charbons de terre. Seulement comme ce charbon donne beaucoup de flamme, il faut peut-être un peu plus de temps pour chauffer convenablement le métal.

L'absence totale de soufre et la grande pureté de ce combustible, presque comparable à celle du charbon de bois ordinaire, doivent le rendre d'un emploi admirable dans les usines destinées à l'affinage du fer.

J'ai l'honneur etc.

Le lieutenant de Vaisseau, Commandant le Solon

BASTARD.