

INSERCTIONS

S'adresser de 10 heures du matin à 2 heures du soir, 40, rue Taciel.
De 3 à 5 heures du soir rue Uruguay 26.

Toute la correspondance doit être dirigée au Directeur.

Les manuscrits, insérés ou non, ne sont pas rendus.

Téléphone «La Cooperativa» N° 1339.

Impreso en las talleres de la imp. LATINA.

COURRIER FRANCO-ORIENTAL

JOURNAL DU SOIR

Rédacteur en chef: J. G. Baron Lubard - Rédaction et Administration: rue URUGUAY 26.

ABONNEMENTS

	Montevideo	Campesina
Un mois	\$ 1.00	\$ 1.20
Trois mois	\$ 3.00	\$ 3.60
Six mois	\$ 5.50	\$ 6.60
Un an	\$ 10.00	\$ 12.00
Número du jour	\$ 0.01	
ancien	\$ 0.10	

Les abonnements partent du premier et du quinze de chaque mois.

Les réductions pour semestres et années ne portent que sur souscriptions payées d'avance.

La marine allemande

Si l'on consulte les statistiques officielles en Allemagne, on constate que depuis 1881 le commerce de ce pays s'est accru de 33 0/0. De 1872 à 1897, c'est-à-dire dans les vingt-cinq dernières années, le commerce de l'empire allemand avec l'étranger s'est développé dans une proportion de 60 0/0.

C'est surtout sur le commerce maritime qu'a porté cet accroissement considérable. Le trafic des ports allemands avec les ports étrangers s'est élevé de 124 0/0 pendant la période 1873-1895. Et cette augmentation a été telle dans ces dernières années qu'à l'heure actuelle les transports maritimes représentent 63 0/0 du commerce total de l'Allemagne avec l'étranger. Le commerce allemand par mer atteint le chiffre énorme de 5,863 millions de francs soit 56 0/0 du mouvement commercial total de l'Allemagne. Il se chiffre par 3,313 millions aux importations et 2,555 millions aux exportations.

La marine marchande de l'empire allemand s'est développée parallèlement au commerce de l'Allemagne, mais dans une proportion beaucoup plus forte encore. Tandis qu'en 1871 l'Allemagne possédait 150 vapeurs jaugeant 82,000 tonneaux (le tonneau, comme on sait, représente 1,000 kilogrammes) et 2,350 voiliers de 900,000 tonneaux, en 1895 le nombre des steamers était de 1,125 avec 930,000 tonneaux de jauge et le nombre des voiliers de 4500 avec 600,000 tonneaux.

Ces chiffres attestent un progrès considérable dans la composition du matériel naval, le nombre des steamers, le tonnage et le tonnage de jauge.

Si l'on considère le mouvement maritime des ports allemands, la statistique établit qu'en 1873, 94,700 navires sont entrés dans ces ports avec un chargement de 12,300,000 tonneaux, alors qu'en 1895 133,500 navires ont apporté 30,500,000 tonneaux.

En ce qui concerne le commerce avec l'étranger, le nombre des navires entrés et sortis était de 50,650 en 1873 et de 52,700 en 1895, il en résulte un accroissement de 4 0/0 seulement pour les navires, mais une augmentation de 13 0/0 au point de vue du tonnage, celui-ci étant de 10,400,000 en 1873 et de 24 millions de tonneaux en 1895.

Il est incontestable que le développement de la marine marchande allemande et des constructions navales entre pour une large part dans les progrès et le développement de l'industrie en Allemagne.

L'Allemagne a engagé d'énormes capitaux dans des maisons de commerce et des agences pour le commerce avec l'étranger. On évalue à près d'un milliard de francs les sommes consacrées par l'Etat et les villes à la transformation des ports de l'empire pour tenir compte des exigences du trafic maritime et des progrès réalisés dans les constructions navales.

C'est en invoquant les intérêts du commerce maritime de l'Allemagne que le gouvernement a fait voter par le Reichstag des crédits considérables pour l'accroissement de la marine militaire. Ne faut-il pas qu'une nation dont les navires marchands sillonnent toutes les mers ait des forces navales suffisantes pour pouvoir protéger son trafic maritime et faire respecter ses droits?

Dans le même ordre d'idées, ceux qui veulent porter au plus haut degré possible la puissance maritime de l'empire allemand font ressortir la nécessité pour l'Allemagne d'avoir des stations de charbon dans les diverses parties du monde, en des points convenablement espacés sur les mers.

Nous serions étonnés que l'Allemagne ne cherchât pas à profiter des événements de la guerre hispano-américaine pour augmenter le nombre de ses stations de charbon. Remarquons, à ce propos, que l'Allemagne produit trois fois autant de houille que la France et qu'elle exporte pour 165 millions de francs de produits miniers, dans lesquels la houille figure pour la majeure partie.

Le mouvement entre les ports allemands et les ports extérieures était représenté en 1894 par 3,200 navires de 1,200,000 tonneaux de jauge, il était assuré en 1895 par 3,900 navires et 7 millions de tonneaux.

On sait que les deux plus puissantes compagnies de navigation de l'Allemagne sont la Compagnie hambourgeoise-américaine et la Norddeutscher Lloyd. La première possédait, en 1871 13 vapeurs: elle en avait 62 en 1896; la seconde disposait, en 1871, de 28 vapeurs jaugeant 58,000 tonneaux et en 1896 de 48 steamers ayant ensemble une capacité de 203,000 tonneaux. Ou évalue à l'heure actuelle à 450 millions la valeur de la flotte marchande de l'Allemagne.

La construction des navires est devenue une des grandes industries de l'Allemagne, une de celles qui contribuent à faire vivre sa nombreuse population ouvrière. De toutes parts existent de splendides chantiers de construction, et des docks pour la réparation des navires; les installations de Hambourg, de Brême, d'Elbing, de Danzig, de Kiel, de Stettin, etc., permettent de satisfaire à toutes les demandes. Le port de Hambourg est pourvu de huit chantiers de construction de tout premier ordre. Les navires du plus fort tonnage peuvent ac-

tuellement être mis à sec, visités et réparés dans les docks allemands.

Au cours de l'année 1897, 79 navires de plus de 100 tonneaux et représentant un tonnage total de 185,000 tonneaux ont été lancés des chantiers allemands. Il faut y ajouter 13 autres navires de 32,000 tonneaux construits pour l'étranger: c'est qu'en effet les chantiers allemands ont modifié et perfectionné leur outillage, non-seulement afin de pourvoir aux nécessités toujours croissantes de l'Allemagne, mais aussi pour satisfaire aux commandes qui pourraient leur être données par l'étranger.

«Le Journal de Bruxelles» faisait observer dernièrement, à ce propos, que la plupart des commandes de l'étranger pour la construction de navires marchands émanent de la Russie et que cinq des plus importantes compagnies allemandes ont constitué un syndicat dont le but évident est de s'approprier les fournitures et les commandes russes. Les constructeurs allemands paraissent déterminés à ne reculer devant aucun effort pour obtenir les commandes de la Russie.

AFFAIRE DREYFUS

LA QUESTION DE LA RÉVISION

Paris, 8 septembre.

Dans un article très étudié, très documenté, le «Journal des Débats» étudie la question de la révision du procès Dreyfus et la façon dont celle-ci pourra s'opérer.

Dans les circonstances présentes, dit notre confrère, et puisqu'il est devenu nécessaire que cette question soit résolue, on ne peut regretter que ce soit la cour de cassation qui la tranche. On chercherait vainement, quand même la loi n'en aurait pas décidé ainsi, une autorité et une compétence supérieures à celle-là.

La cour de cassation est au sommet de la hiérarchie judiciaire; elle offre les plus sérieuses garanties d'indépendance. Plusieurs fois déjà elle a eu à statuer sur des incidents, sur des pourvois se rattachant à l'affaire dont il s'agit. Ses arrêts ont pu être critiqués, aucune décision de justice n'échappera à cette disgrâce, mais, soit en cassant l'arrêt de la cour d'assises qui avait condamné M. Zola, soit, plus récemment encore, dans d'autres cas qui lui ont été soumis, elle a fait preuve d'une impartialité au-dessus de tout soupçon.

Si elle est appelée à se prononcer sur la révision du procès Dreyfus, il nous semble qu'on pourra s'en rapporter à son appréciation. Il faut se rappeler, d'ailleurs, qu'en pareil cas, la loi lui confère des pouvoirs très étendus dont elle peut user, dont elle usera sans doute et qui l'amèneront à rendre dans un sens ou dans l'autre un arrêt motivé dont la valeur et la portée seront très considérables.

Si elle est saisie, ce sera certainement en vertu du paragraphe 4, ajouté par la loi du 8 juin 1895 à l'article 443, du Code d'instruction criminelle. Elle aura à décider si un fait qui s'est produit ou qui s'est révélé après la condamnation de Dreyfus ou si des pièces inconnues, lors des débats et représentées depuis, soit «de nature» — car c'est de cette dernière expression que la cour de cassation s'est servie dans un de ses récents arrêts, en ordonnant la révision d'un procès criminel — à modifier l'état des choses et s'il convient d'apprécier ce fait nouveau pour se rendre compte des conséquences qu'il peut avoir, de ses rapports avec les pièces, les faits, les preuves qui ont été produits au procès.

Ainsi, la cour de cassation une fois saisie la Faculté d'ordonner une enquête et d'y procéder: cette enquête peut évaluer à une véritable instruction, et, enfin, quand la cause sera en état, quand la cour de cassation prononcera sur le rejet ou l'admission de la requête en révision, elle pourra le faire en pleine connaissance et par un arrêt motivé, de telle sorte que si elle refuse la révision, l'autorité de cette décision ne puisse être sérieusement contestée et que si elle ordonne la révision, l'affaire arrive devant le conseil de guerre auquel elle sera renvoyée complètement instruite et déjà élucidée.

Nous ne doutons pas que la cour de cassation, si une demande de révision est portée devant elle, ne fasse un très large usage de ses pouvoirs dans l'usage de la vérité. Ainsi, bien qu'elle n'ait pas à dire le dernier mot sur le fond de cette affaire, si elle ordonne la révision et qu'il ne lui appartienne pas de prononcer sur la culpabilité ou l'innocence du condamné, son intervention, l'enquête qu'elle rendra peuvent aider, dans une très forte mesure, à faire la lumière et peser d'un très grand poids sur la solution définitive de l'affaire.

Puqu'il faut une solution, il n'y a pas d'autres voies pour y parvenir. Si l'on réclame, et l'on est en droit de

réclamer, des garanties de compétence, d'impartialité et d'indépendance, remettre l'affaire entre les mains de la cour de cassation, c'est tout ce que l'on peut faire, et assurément aussi c'est ce que l'on peut faire de mieux.

Le Festin des Condors

(imité de l'Espagnol)

Depuis quelques jours tout présage un bouleversement violent dans la nature.

Des nuages de formes monstrueuses montent au zénith et s'y animent comme de gigantesques rochers dont le poids semble écraser les pics des Cordillères, colosses immobiles, accoutumés aux vicissitudes du Temps. Une lumière pâle éclaire les objets de la terre et donne à leur réalité une teinte particulièrement étrange. L'air a une température de fournaise, et le ciel que les nuages envahissent maintenant peu à peu, a pris un aspect livide, de mauvais augure.

Le calme a régné jusqu'alors. Tout à coup une rumeur de plus en plus intense annonce que l'heure critique est arrivée. Saisis d'effroi, pasteurs et troupeaux ont déjà cherché un abri sous le toit de leurs cabanes.

Un éclair illumine la scène, et sa longue fulguration, sinistre comme un rire satanique, achève de la rendre extraordinairement horrible. La grande voix du tonnerre se fait entendre. Ses grondements après avoir retenti dans les vallées profondes, viennent se mêler, lugubre concert, aux grondements des laves blottis au fond de leurs tanières.

La tempête fait rage: ses rugissements remplissent les airs d'un bruit assourdissant. Les cataclysmes du ciel versent l'eau à torrents et leur violence renverse bientôt tous les obstacles que la main de l'homme avaient créés, arbres, chaumières, ne sont plus que des moceaux de ruines.

Les phénomènes de la nature ont une puissance incompréhensible; celle de l'homme n'est qu'un néant!!!

Enfin le calme a reparu. Tels que l'imagination du poète les entretient, les condors, rois faméliques de l'espace, un instant retenus par la rafale, prisonniers autour de leurs aires immenses, reprennent leur essor à la recherche d'une proie, pour apaiser leur faim.

Rubis cerclés d'or, leurs yeux ardents plongent avec avidité dans les abîmes de la montagne, scrutant les vallées, lorsqu'une gémisse blanche égarée par la violence de la tempête, attire leurs regards. Avec un bruit infernal, une rapidité de bandits ils fondent sur la bête épouvantée qui tombe dans un précipice en voulant éviter leur attaque. Peu d'instants après son corps n'est plus qu'un squelette sanguinolent.

Repus, les condors reprennent leur vol vers les hauteurs inaccessibles. Ils se reposent maintenant...

Devant l'immensité où le soleil rayonne de nouveau dans toute sa splendeur, leur contemplation garde un air stupide, mais impudents assassins, leurs regards deviennent cruels lorsqu'ils s'abaissent vers l'abîme où le cannibale festin a eu lieu; alors, ils semblent jeter l'insulte et le mépris à la dépouille de leur victime.

Dans ces parages où l'homme vit absorbé par les spectacles grandioses de la nature, cette scène de carnage est très fréquente. Elle m'a été racontée par les indigènes, mais avec ces coloris qu'eux seuls savent donner à ces narrations émouvantes et rustiques.

Parmi les hommes aussi, vit une espèce hybride de condors, bien plus féroce et plus hideuse que celle des hautes cimes. Que de sang innocent dans leurs rapines!!! Quelle variété dans leurs guet-apens!!!

Remplis d'iniquités, cruels comme les antiques persécuteurs de la foi chrétienne devant les idoles dédaignées, ils torturent lentement leur victime, l'abreuvent d'outrages pendant qu'elle agonise sous leur rage insensé. D'autres poursuivent l'homme et la vertu, par delà la tombe même, et se plaisent à les couvrir d'infamies.

Mais les plus ignobles, les plus infâmes d'eux tous sont ceux dont les actions impies s'obstinent à souiller la blancheur des lys, à faire de l'enfant un satyre, et de l'ange pur une bachante.

Bourreaux de l'humanité, marchant sur des nuées de cadavres ils contemplent d'un regard indifférent la Société qu'ils ont sciemment trompée pour arriver au faite des honneurs et de la fortune et leur satisfaction haineuse se reflète sur leur face où elle ébauche un sourire semblable au rictus d'un carib.

La Société a des tolérances coupables pour ces monstres; elle les redoute, mais un jour elle les écrasera de son inexorable mépris, et Dieu qui sauva le Génie de la Nuit éternelle les effacera du Livre de la Vie Radieuse.

H. PLANTÉ.

L'Arrosage à l'Eau de Mer

Londres est une des villes d'Europe les plus favorisées au point de vue de la distribution de l'eau douce. Elle est

traversée par un grand fleuve qui fournirait à tous ses besoins, sans que son débit en fût sensiblement diminué, et cependant Londres va tenter un essai de canalisation d'eau de mer qui en amènera chaque jour 45,000 mètres cubes dans ses rues.

Ce simple énoncé doit donner à réfléchir. L'eau douce de la Tamise est plus à la portée de la capitale anglaise que l'eau salée de la Manche. De plus, pour élever l'eau de mer dans les réservoirs de distributions, il faut employer des machines plus coûteuses que pour l'eau douce, car sous l'action du sel, le fer se détruit rapidement. On est contraint de se servir de pompes en bronze dont le prix atteint des proportions considérables. Pour choisir malgré cela l'eau de mer, les Anglais, qui savent compter, doivent donc avoir reconnu en elle des avantages qui justifient cette préférence.

En effet, dans un certain nombre de villes du littoral de la Grande-Bretagne des expériences ont été faites. Indépendamment de l'eau douce indispensable à toute agglomération humaine, mais qui est réservée aux usages domestiques, on a établi dans ces villes une canalisation qui amène l'eau de mer dans tous les quartiers. Elle ne pénètre pas dans tous les maisons mais on la répand sur les chaussées pour l'arrosage public; elle coule dans les vuisseaux et retourne à la mer par les égouts. Les avantages qu'on lui a reconnus sont de plusieurs genres.

La grande utilité de l'eau de mer vient des différents sels qu'elle contient. L'un d'eux, le chlorure de magnésium, est très déliquescent, c'est-à-dire que si l'on place un petit cristal de chlorure de magnésium dans une soucoupe sans eau, il fond de lui-même et, au bout de quelques jours, est transformé en un liquide salé. Cela résulte de l'avidité du chlorure de magnésium pour l'eau, il absorbe l'humidité de l'air pour s'y dissoudre. Il la recueille, la retient et s'y fond.

Cette propriété joue un rôle important dans l'action de l'eau de mer sur les chaussées publiques. Le sel qui manifeste pour l'eau tant de gourmandise, ne la laisse pas échapper facilement lorsqu'il la tient. Il en résulte que sa présence suffit à entretenir une humidité favorable à la poussière. On a constaté qu'il faut dépenser trois fois moins d'eau de mer que d'eau douce pour maintenir le même degré d'humidité sur une surface déterminée.

Un autre sel, très abondant dans l'eau de mer, le chlorure de sodium, que tout le monde connaît sous le nom de sel marin, possède des qualités différentes, mais tout aussi précieuses.

C'est un désinfectant de premier ordre. Chacun sait que les pêcheurs emploient le sel pour conserver le poisson: morues, harengs, maquereaux, sardines, lorsqu'ils restent longtemps en mer. De même les charcutiers conservent par le même procédé la viande de porc. Le chlorure de sodium tue, en effet, les microbes et les germes qui engendrent les moisissures et les maladies et comme il communique cette propriété à l'eau de mer, celle-ci assainit la voie publique en tuant les microbes que le vent et la pluie rabattent sur le sol, qui roulent dans les ruisseaux et s'accumulent dans les égouts. Le lavage à l'eau de mer est essentiellement hygiénique.

Cet avantage est surtout considérable dans les villes qui sont pourvues d'un pavage en bois. On a fait, il y a quelques années, une guerre très vive contre le pavé en bois, à Londres précisément. On a dit que son aptitude à recueillir et à retenir les germes contagieux le rendait dangereux pour la santé publique. Dans les rues très aérées, où le pavé sèche sous l'action du vent et du soleil, le danger n'est pas très grand parce que les germes sont détruits par la sécheresse et la lumière. Mais dans les rues étroites, où le sol reste humide, les germes pullulent. En outre, sous les chocs répétés des fers des chevaux et des roues des voitures, le bois se réduit peu à peu en poussière funeste aux poumons des passants qui la respirent.

Ces reproches, qui sont peut-être fondés sous le climat de Londres et avec certaines essences de bois, paraissent exagérés en France. Cependant, des expériences précises faites à l'observatoire du parc de Montsouris ont montré que c'est dans le pavage en bois, et surtout à la partie supérieure, que les microbes s'accumulent avec le plus d'abondance. Le lavage à l'eau de mer, qui est antiseptique, est donc recommandable pour toutes les villes pourvues d'un pavage en bois.

D'ailleurs, cette action n'est pas la seule qu'exerce le chlorure de sodium. On a constaté aussi qu'il favorise la conservation du bois lui-même, qui résiste mieux à la fatigue du roulement incessant des voitures. Il produit aussi sur le macadam une sorte de durcissement qui rend moins facile la formation de la boue.

Ces qualités sont assez sérieuses pour qu'une grande ville comme Londres fasse la dépense d'une canalisation d'eau de mer. A plus forte raison devront-elles décider les cités qui n'ont à leur disposition qu'une petite quantité d'eau douce, que leur fournissent des sources ou des rivières souillées en été. L'eau de mer pour beaucoup d'entre elles, situées sur le littoral, est un remède à cette disette

d'eau. L'eau de mer ne manque jamais, quelle que soit la chaleur, et elle ne coûte rien que la peine de la prendre. Ce sont des avantages précieux.

A notre connaissance, ces essais sont restés jusqu'à présent limités aux villes anglaises. Mais il n'est pas douteux que cette application nouvelle et intéressante passera la Manche et s'étendra aux villes maritimes du continent, à celles surtout qui n'ont qu'un faible approvisionnement d'eau douce. Celles-là pourront dire, en modifiant le vers de Voltaire: «C'est d'Angleterre, aujourd'hui, que nous vient l'arrosage hygiénique.»

FÉLIX LAURENT.

Adieux des abyssins

DISCOURS DE LEUR CHEF

«Cher monsieur, veuillez me permettre de vous dire un dernier merci. Je vais partir à notre Maître. Quel accueil nous fut fait ici. Pour les femmes, le lit, la table, Remerciements et compliments. Votre pays est admirable. Climat parfait et gens charmants. Je comprends après ce voyage, Combien vous devez faire fi De moi qui ne suis qu'un sauvage... — Mais j'en saurais tirer profit.

«Vous m'avez conduit à Bicêtre, A Mazas, puis à Charenton. Vous m'avez montré la fenêtre, D'où Charles IX tira, dit-on, Vos m'avez montré la Roquette, Les catacombes, le Sénat, Le bouge du père Lunette, L'olympie de l'assassinat! J'ai vu Saint Denis et ses tombes, La Morgue avec le grand égout, Je sais comment on fait des bombes... — Vous êtes vraiment gens de goût.

«De la Chapelle expiatoire J'ai descendu tous les degrés; Je connais le four crématoire Comme le mur des fédérés. Puis, j'ai vu sauter une mine, Détruire un chemin de fer; J'ai même vu la guillotine... — Comme un Français doit être fier!

«Je sais qu'on traite de fripouille Tout député dans vos journaux, Mais on nomme Nini Gargouille «Étoiles», dans les casinos. Enfin, comme faveur dernière, Vous avez, avant de partir, Voulu me présenter ce père Qui fit de son fils un martyr. — Croyez ces paroles sincères: Jamais de naïfs Abyssins Ne virent au ant de faussaires, De filibustiers et d'assassins.

«Hélas! il faut que je vous quitte! Vous emportez tous nos regrets. Nous nous habitons si vite A tous les bienfaits du progrès!

Mais déjà, sous le sémaphore, J'aperçois notre cuirassé. Mille amitiés à Delcassé. Et mes respects à Monsieur Faure.

7 Septembre 1898.

Le Prince Herbert de Bismarck

Vous connaissez la grand nouvelle? Le prince Herbert de Bismarck viendra prochainement remplacer à l'ambassade d'Allemagne, M. de Munster. Le bruit en a couru et, naturellement, il a été recueilli avec soin, agréablement, transmis aux journaux français, et il s'en est trouvé qui l'ont pris au sérieux. M. le prince de Bismarck à Paris, cela manquait au tableau.

Ce fut ainsi de tout temps paraît-il, et Molière déjà parlait de ces grands novellistes qui cherchent partout où répandre les contes qu'ils ramassent.

Celui-ci m'a montré d'abord deux feuilles de papier pleines jusqu'au bord d'un grand fatras de balivernes qui viennent, m'a-t-il dit, de l'endroit le plus sûr du monde. Ensuite, comme d'une chose fort curieuse, il m'a fait, avec un grand mystère, une fatigante lecture de toutes les méchantes plaisanteries de la «Gazette d' Hollande»,... et de là il s'est jeté à corps perdu dans le raisonnement du ministre dont il remarque tous les défauts, et dont j'ai cru qu'il ne sortirait point. A l'entendre parler, il sait les secrets du cabinet mieux que ceux qui les font. La politique de l'Etat lui laisse voir tous ses desseins; et elle ne fait pas un pas dont il ne pénétre les intentions. Il vous apprend les rapports cachés de tout ce qui se fait, vous découvre les vues de la prudence de nos voisins, et remue à sa fantaisie toutes les affaires de l'Europe...

De nos jours, la multiplicité des Gazettes nous permet de choisir entre les nouvelles et il n'en est point qui, sur le même sujet, ne se démentent. Ainsi, à propos du prince Herbert, le «Freisinnige Zeitung» annonce, non sans malice, que la diplomatie allemande devra, pendant quelques années encore, se passer des éminents services du prince, dont l'hostilité diplomatique s'est élevée d'une façon si curieuse lors des affaires Wohlgemuth et

des Carolines; et les «Hamburger Nachrichten», organe de la famille, expose que le prince Herbert qui va être obligé d'examiner et de mettre en ordre les documents politiques laissés par son père, sera trop occupé pendant plusieurs années pour entrer de nouveau dans le service diplomatique. D'autres journaux enfin disent que les propriétés immenses qui sont échues au prince par droit d'aînesse vont absorber pour un temps son attention.

Passons tous ces pourquoi; relisons la lettre du prince-chancelier, publiée au lendemain de sa mort et attendons les révélations annoncées; elles ne sont peut-être pas de nature à faire donner de sitôt une grande ambassade au prince Herbert.

Les îles Carolines

Au milieu d'une mer tranquille et transparente, aux teintes d'un bleu chaud, et sous un ciel pur d'azur les Carolines s'étendent entre les Mariannes au Nord, les Marshall à l'Est, la Mélanésie au Sud et les Philippines à l'Ouest, sur une surface de plus de 1,500,000 kilomètres carrés.

Ces îles, aux paisibles habitants, entre vus en 1520 par Diego de Rocha, navigateur portugais ne furent visitées pour la première fois qu'en 1542 par Ruy Lopez de Villalobos, envoyé du Mexique par Mendoza, avec mission de parcourir les mers, à l'Ouest de l'Amérique, à la découverte des nouvelles terres que Magellan voulait visiter mais que sa fin prématurée et triste empêcha de parcourir.

En quittant la belle rade de Manille et naviguant vers le Sud, dans cette périlleuse mer des Sulu, on contourne l'île de Mindanao et à travers l'archipel des Pelelew, on atteint l'île de Yap, la plus occidentale des Carolines.

A peine perceptible à l'horizon, à cause de la faible élévation de ses terres, elle se détache peu à peu des flots et on distingue bientôt, au milieu d'un sol tapissé d'herbe haute, des cocotiers élégants, des nipa sans tronc, aux gigantesques feuilles sortant des racines, des fougères arborescentes aux proportions énormes, des figuiers et des arbres à pain entrecroisant leurs puissants feuillages.

Tout autour, comme de gracieux palmipèdes, de rapides pros-volants, adroitement manœuvrés par les insulaires, fendent les flots légèrement ondulés par la brise marine.

Des cabanes pointues qui bordent la plage, sont des femmes sveltes et bien découplées et des hommes aux formes athlétiques. Ces femmes courent leur nudité avec un coussin tenu aux reins par une ceinture en écorce de bananier, qui laisse pendre par devant un morceau d'étoffe aux teintes éclatantes, en fin tissu de fibres d'ananas.

Un simple pagne entoure les reins des hommes, couvrant la nudité qui pourrait effaroucher la pudeur des rares Européens habitant ce mystérieux coin de l'Océanie.

Parmi ceux-ci, les Allemands sont en majorité et aussi bien à Yap qu'à Malan, Tamil, Ponapé, Ruk, Onalan, Ybougoulan, etc., ils ont monopolisé le commerce du coprah et de la bêche de mer, les principaux produits de ces îles de formation coralligène et au climat d'une extraordinaire égalité.

Tamil, capitale de l'archipel, se compose de quelques maisons en bois entourant la demeure du gouverneur, et de cases aux toits pointus descendant jusqu'à terre qui abritent les insulaires.

Ceux-ci, habiles marins, parcourent des distances énormes sans autre guide que les étoiles et les courants maritimes. Derrière la ville le sol se relève en pente douce, tapissé de gazon vert et parsemé de bouquets d'arbres aux fruits odorants et savoureux, jusqu'au sommet arrondi de la seule montagne de l'île haute de 746 mètres.

Ce sont ces îles qui ont manqué d'amener un conflit armé entre l'Espagne et l'empire allemand et que la négligence apathique des Espagnols laisse dans un état voisin de l'abandon.

Avant l'affaire des Carolines, peu d'Espagnols savaient qu'elles appartenaient à leur patrie, il en est de même des Mariannes et combien de surprises n'a pas causé la prise de ces dernières par les Américains! Bien des gens en Espagne, en lisant les télégrammes, les plaçaient dans les Indes occidentales.

F. ROURE Y GONZALEZ.

NOS ECHOS

Teatro Solís

Gian Compagnia Dramatica Italiana Teresa Mariani dirigida por el artista Ettore Paladini.

149.ª Función de la gira artística por la América del Sud y 3.ª de esta temporada en Montevideo.

HOY SABADO 8

Penúltima función—El drama en 4 actos de C. Antona Traversi, titulado: «La Rozena». Protagonista: Teresa Mariani.

OLYPROQUO.