



**BULLETIN**  
de la  
**SOCIÉTÉ DES ÉTUDES COLONIALES ET MARITIMES**

**EXPLORATION**  
DE  
**LA PRESQU'ILE DE MALACCA**

**LA POLITIQUE ANGLAISE DANS LES PAYS MALAIS**  
**CONFÉRENCE**

*Faite à la Société le 23 mars 1885*

PAR

**M. DE MORGAN, Ingénieur des Mines**

**SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ : RUE DAUHOUD, 18, A PARIS.**

**VINCENNES**  
**G. GILLOT** RUE DE PARIS  
**IMPRIMEUR** A VINCENNES

**La Société ne prend sous sa responsabilité aucune des opinions émises par les auteurs des articles insérés dans son Bulletin.**

## COMITÉ DE PATRONAGE

MM.

DUCLERC, *sénateur*;  
FAURE, *député*, (sous-secrétaire d'Etat à la marine et aux colonies);  
FREBAULT, *général de division, sénateur*;  
FREYCINET (DE), *sénateur*;

MM.

LESSEPS (FERDINAND DE), *membre de l'Institut*;  
MAHY (DE), *député*;  
QUATREFAGES (DE), *professeur au Muséum d'histoire naturelle*.

## BUREAU ÉLU EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE POUR 1885

**Président**

MM.

THOMASSET, *Vice-Amiral*;

**Président Honoraire**

GUEYDON (Comte de), *Vice-Amiral*;

**Vice-Présidents**

CAMBOURG (Baron de);  
ALBERT GRODET, *sous-directeur des colonies au ministère de la marine*;  
LAREINTY (Baron de), *sénateur*;  
LÉPINAY (Godin de), *ingénieur en chef des ponts et chaussées*;  
LE MYRE DE VILERS, *ancien gouverneur de la Cochinchine*;

**Vice-Présidents Honoraires**

JOUBERT, *inspecteur en chef de la marine*;  
HARMAIND, *consul général*;

**Assesseurs**

ARNOULD, *lieutenant-colonel de la garde républicaine*;  
FAYMOREAU (de), *propriétaire*;  
GARREAU, *commissaire de la marine en retraite*;  
RIVOYRE (Denis de);

**Secrétaire Général**

BOUINAIS, *capitaine d'infanterie de marine, officier d'ordonnance du Ministre de la marine*;

**Secrétaire Général Adjoint**

J.-L. DELONCLE, *avocat attaché au ministère de la marine*;

**Trésorier**

GARREAU, *commissaire de la marine en retraite*;

**Conseillers**

ARMANGE, *directeur de la compagnie maritime de Madagascar*;  
BASSANO (Marquis de), *propriétaire*;  
BAUDOIN, *commandant*;  
BERNARD, *directeur de la banque maritime*;  
BLANCSUBÉ, *député*;  
BLOCH Henri, *publiciste*;  
BOUQUET DE LA GRYE, *ingénieur hydrographe de la marine*;

DELONCLE (Eugène), *ancien préfet*;

DESBUISSONS, *géographe au ministère des affaires étrangères*;

DESCUBES, *sous-chef de bureau au ministère des travaux publics*;

DESCHANEL, *rédacteur au Journal des Débats*;

FLEURIOT DE LANGLE, *contre-amiral*;

FONTANES (Marius), *secrétaire général de la compagnie de Suez*;

FONTBRUNE (SICRE de), *délégué de la chambre d'agriculture de la Réunion*;

GERVILLE-REACHE, *député*;

GASCONI, *député*;

HAINCQUEDE SAINT-SENOCH, *conseiller à la Cour des comptes*;

HAREL, *avocat à la Cour des comptes*;

HAUSSMANN, *chef du cabinet du sous-secrétaire d'Etat de la marine et des colonies*;

HENRIQUE (Louis), *rédacteur en chef de l'Avenir des Colonies*;

HERVE, *rédacteur en chef du Soleil*;

HIGGINSON, *propriétaire*;

JOUBERT (Joseph), *rédacteur au Moniteur universel*;

MILHET-FONTARABIE, *sénateur*;

NOGUES, *ancien officier de marine*;

RAUTLIN DE LA ROY (de), *avocat à la Cour d'appel*;

RIALLE (Girard de), *directeur au ministère des affaires étrangères*;

REINACH (Joseph);

WIERZEYSKI.

**Conseillers Honoraires**

BOSSIÈRE, *armateur*;

CHATELAIN, *inspecteur de la marine*;

DECAUVILLE, *industriel à Petit-Bourg*;

DORMOY (A.), *ancien officier de marine*;

DUPUIS, *explorateur du Tonkin*;

EIFFEL, *ingénieur-constructeur*;

HERVE DE KERHOANT, *ancien sous-préfet*;

MICHEL (Baron), *ancien receveur général*;

MULLER (Léon), *capitaine au long cours*;

RICHAUD, *gouverneur des établissements français dans l'Inde*;

SAVORGNAN DE BRAZZA, *explorateur*;

TANDONNET, *armateur*;

WIENER, *consul de France, 1<sup>er</sup> secrétaire de la légation de France au Chili*.

## SECRETARIAT DU COMITÉ D'ÉTUDES

Secrétaire. — M. CABANES, *attaché au ministère de la marine*.

N. B. — Tout Sociétaire venant à changer d'adresse est prié d'en donner avis à M. l'Agent de la Société, au siège social, rue Daunou, 18.

## AVIS IMPORTANT.

Le Journal l'AVENIR DES COLONIES ET DE LA MARINE publie chaque semaine les communications intéressant la SOCIÉTÉ DES ÉTUDES COLONIALES ET MARITIMES.

L'administration du journal a l'honneur d'informer Messieurs les Membres de la Société des Études Coloniales et Maritimes qu'elle accordera à tout abonné nouveau, patronné par la Société, une réduction de 15 0/0 sur le prix d'abonnement, qui se trouvera ainsi ramené à 17 francs pour la France et à 21 fr. 25 pour les Colonies.

On s'abonne à l'Avénir des Colonies, 71, boulevard de Courcelles, à Paris.

# EXPLORATION

DE

## LA PRESQU'ILE DE MALACCA

---

LA POLITIQUE ANGLAISE DANS LES PAYS MALAIS

---

*Séance du lundi 23 mars 1885*

---

PRÉSIDENCE DE MONSIEUR LE VICE-AMIRAL THOMASSET

Le 23 mars dernier, un public d'élite et nombreux se pressait dans la salle ordinaire de nos conférences, pour entendre les relations d'une excursion scientifique à travers les pays Malais, par M. JACQUES DE MORGAN, ingénieur des mines.

En ouvrant la séance, M. le Président prononce l'allocution suivante :

Mesdames, Messieurs,

Votre présence à nos réunions prouve que vous vous associez à nos efforts; soyez-en remerciés. Ce soir, M. de Morgan, ingénieur des mines, va nous entretenir de son exploration dans la presqu'île de Malacca, et de la politique anglaise dans les pays Malais.

Au moment où l'Europe entière comprend la nécessité, l'urgence de l'expansion extérieure, n'est-il pas indispensable de s'enquérir de ce que

font nos voisins, d'étudier leurs moyens, leur politique, de mettre le doigt sur les fautes qu'ils ont commises et qui leur suscitent aujourd'hui et partout de si sérieux embarras? Ces embarras, nous ne nous en plaignons que médiocrement; mais, si nous sommes sages, nous pourrons en profiter surtout si, en blâmant et citant les fautes des autres, nous nous efforçons de les imiter dans ce qui a fait et fait encore leur force.

Ce qui fait leur force, surtout dans les difficultés, c'est leur patriotisme. Voilà la vérité par excellence, la seule qui permette de fonder sur des bases solides la véritable arme du progrès, de la civilisation. (Applaudissements.)

Le patriotisme, c'est le soutien de nos braves soldats et marins au milieu de leurs fatigues et de leurs lutttes dans l'Extrême-Orient. C'est la corde qui vibre dans nos cœurs au récit de leurs exploits. (Applaudissements prolongés.)

Nous ne cesserons de prêcher cette vertu dans nos réunions : elle est le drapeau de notre Société dans laquelle les sept cents membres n'ont plus qu'une opinion, quand le pays est en cause; *ils sont français*, n'ont qu'un but vers lequel ils marchent unis : *la grandeur et la prospérité de la patrie*. (Vifs applaudissements.)

---

M. DE MORGAN.

Mesdames, Messieurs,

La presqu'île Malaise, longue bande de terre qui sépare le golfe du Bengale de la mer de Chine, est divisée en deux versants par une grande chaîne de montagnes qui court du Nord au Sud et dont les plus hauts sommets atteignent environ 3,000 mètres.

Ses divisions politiques répondent, à peu de chose près, à la nature de ses reliefs, les bassins des divers fleuves formant des royaumes séparés.

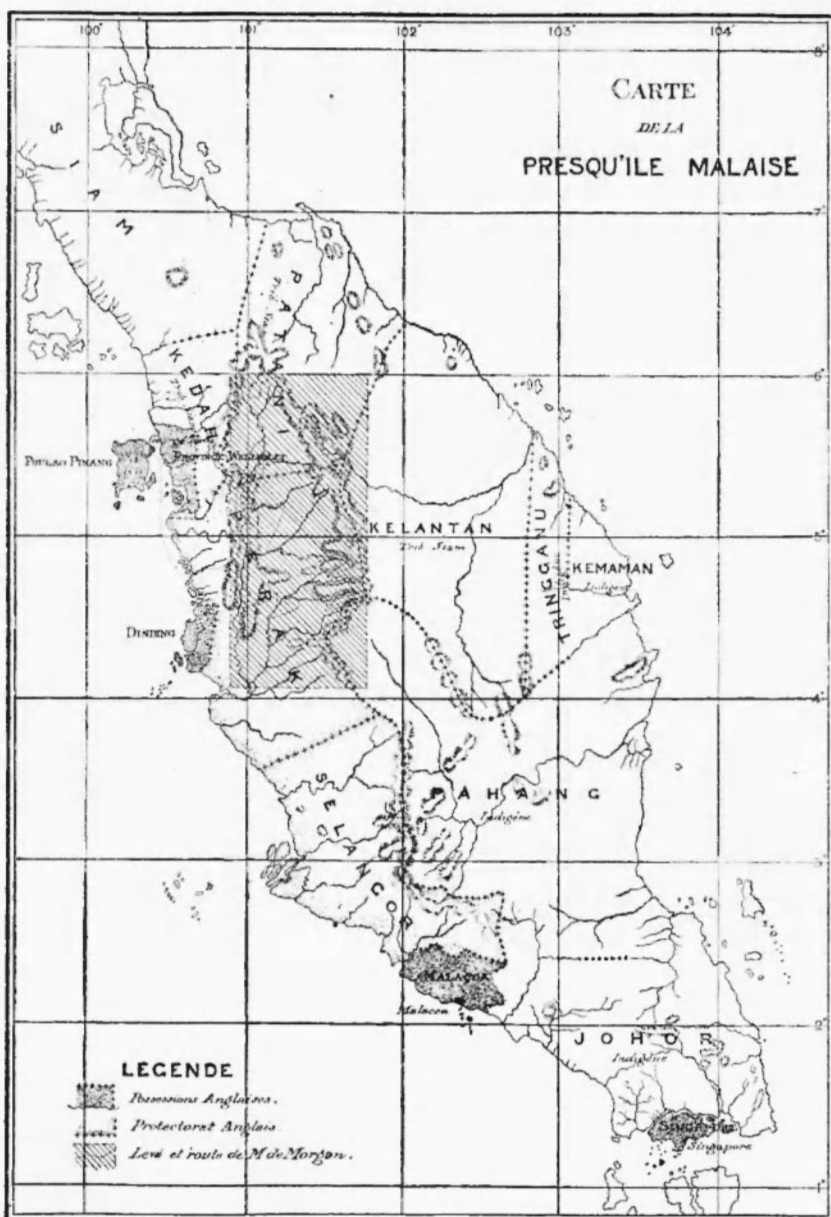
Au Nord, le royaume de Siam s'étend sur toute la largeur de la péninsule.

En avançant vers le Sud, sur la côte occidentale, on trouve : le royaume de Kédah, tributaire de Siam, les colonies anglaises de Poulao Pinang et de Wellesley, le royaume de Pérak et celui de Sélangore, tous deux placés sous le protectorat de l'Angleterre, la colonie de Malacca, le royaume de Djohore et l'île de Singapour.

Sur la côte orientale sont : les royaumes de Patani et de Kélangane tributaires de Siam et ceux de Tringanou, de Pahang et de Djohore qui ont jusqu'ici conservé leur liberté.

Les frontières de ces royaumes, parfaitement définies près de la côte,

deviennent illusoires quand on s'avance dans l'intérieur, car la civilisation n'étant pas encore parvenue à pénétrer jusqu'au cœur du pays, les peuplades sauvages qui habitent les montagnes ne reconnaissent d'autres rois que les chefs de leurs tribus.



Dans des pays si peu connus il n'est pas surprenant de voir que le commerce et l'industrie sont encore à leur enfance et sauf pour les anciennes colonies anglaises comme Wellesley, Poulao Pinang et Singa-

pour, je ne puis citer que les produits indigènes, naturels au pays et qu'il est facile de recueillir sans avoir recours aux procédés européens de culture ou d'industrie.

Les produits minéraux de la péninsule sont de trois natures seulement :

L'étain, vraie richesse du pays dont les alluvions sont activement exploitées dans les royaumes de Péraï et de Sélangore.

L'or, qui se rencontre à l'état de placers dans Kélangore, Tringanou et Pahang.

Le plomb, qui existe sous forme de galène argentifère dans les montagnes de Patani.

De ces trois métaux, l'étain est de beaucoup le plus important dans la péninsule, son exportation est considérable. Seul le royaume de Péraï envoyait en 1876 sur le marché de Georgetown (P. Pinang) et de Singapour 2,000 tonnes d'étain. Aujourd'hui son exportation dépasse 10,000 tonnes.

Sélangore ne reste pas en arrière et c'est par centaines qu'on peut compter les mines d'étain dans ce royaume.

D'ailleurs, jusqu'ici les alluvions seules ont été exploitées; les filons sont encore inconnus. Mais le jour où ils seront découverts la péninsule malaise deviendra le magasin dans lequel le commerce et l'industrie du monde entier viendront chercher l'étain, car il ne faut pas oublier que la production de l'Australie, du Cornwall et de Bangka diminue chaque année et que ces contrées sont les seules où l'étain se trouve aujourd'hui en abondance.

A côté de cette richesse minérale est celle résultant des produits végétaux naturels au pays et de ceux de l'agriculture.

Couverte d'épaisses forêts, cette vaste contrée fournit au commerce des bois d'essences précieuses tels que le kamouning, le changhaï, le teoussou et le hiboul, que les termites ne peuvent attaquer, elle produit encore du rotane dont l'exportation est considérable, la gutta-percha dont le commerce jadis libre est aujourd'hui réglementé dans les pays anglais.

Quant aux pays civilisés, qui depuis longtemps sont gouvernés par les Européens, ils sont d'une grande richesse.

Les colons y sont nombreux et changent sans cesse la nature de leurs travaux, suivant que la valeur des produits augmente ou diminue; c'est ainsi que depuis deux ans la plupart des cultivateurs ont renoncé à la culture du sucre et du tapioca pour la remplacer par celle du café qui semble fort bien réussir dans la presqu'île et dont les premiers essais ont été faits par un de nos compatriotes, M. Chasseriot, planteur dans l'île de Singapour. Les espèces cultivées dans la péninsule sont originaires de la côte d'Afrique, ce sont des cafés de Libéria.

Les autres produits du pays sont le poivre rouge, la muscade, les cocos, dont l'exportation vers Raugoun est considérable, les huiles et les essences telles que le patchouli, la citronnelle, etc...

Quelques personnes ont pensé que la culture de la vanille et celle du quinquina auraient des chances de réussite dans le pays.

Les essais de plantation de vanille ont jusqu'ici tous échoué, cette plante fleurit mais ne donne pas de gousses, la fraîcheur relative des nuits empêche le fruit de se développer.

Quant au quinquina, sa culture est toujours restée à l'état de projet, les tentatives qui en ont été faites aux Indes étant peu engageantes. Ce n'est d'ailleurs pas chose facile que de créer des forêts entières dans un pays où les communications sont si difficiles et personne jusqu'ici n'a osé risquer les capitaux considérables qui sont nécessaires à l'organisation d'une semblable industrie.

Les importations de la presqu'île sont très importantes; l'Europe fournit les cotonnades, les outils et les divers objets de toilette et de ménage qui se vendent si bien chez les peuples demi-civilisés, Raugoun et Saïgon fournissent le riz, Sumatra et Java envoient leur tabac.

D'après des statistiques dont l'exactitude est plus que douteuse, la population de la péninsule serait de 1,500,000 habitants; or, la superficie totale est d'environ 250,000 kilomètres carrés, on voit que la moyenne serait de 6 habitants par kilomètre. Mais quand ces nombres ont été établis, on croyait les montagnes de l'intérieur très peu peuplées. Or, j'ai été à même de me rendre compte de l'inexactitude de cette supposition. Les sauvages de l'intérieur sont extrêmement nombreux, peut-être même dépassent-ils en nombre les Malais dans plusieurs royaumes.

Les diverses races qui se partagent le sol de la péninsule sont :

1° Les Sakayes et les Seumangs, vrais aborigènes dont les caractères généraux sont très voisins de ceux des Papous de la Nouvelle-Guinée. Ces hommes n'habitent que les montagnes, jadis ils occupaient toute la péninsule mais, chassés vers le xv<sup>e</sup> siècle par les Malais, ils se sont retirés dans les parties inaccessibles du pays.

Ces négritos sont d'un caractère très doux, ils sont nomades, vivent de fruits, de pêche et de chasse et se refusent à tout travail.

Les armes des Seumangs sont l'arc et la sarbacane, ils s'en servent très adroitement pour tirer des flèches empoisonnées qui donnent la mort en quelques minutes, les Sakayes n'emploient pas l'arc, ils ne connaissent que la sarbacane.

2° Les Malais, nés dans la presqu'île dont l'invasion date du xv<sup>e</sup> siècle, race indolente, fumant l'opium, qui ne peut être utilisée pour les travaux importants.

3° Les Chinois, mineurs patients et laborieux dont le nombre va tou-

jours en croissant et qui constituent la partie vraiment active de la population.

4° Les Javanais qui, eux aussi, s'emploient utilement dans le pays. Leur spécialité est le travail de la terre, soit pour la culture, soit pour les terrassements de routes.

5° Les Malais de Sumatra, dont j'aurai l'occasion de reparler.

6° Les Hindous, Tamouls et Bengalais, spécialement attachés au soin des bestiaux.

Ces peuples divers vivent côte à côte sans la moindre mésintelligence. Ils se sont emprunté réciproquement leurs qualités et leurs défauts et forment une population qui, bien que très vicieuse, est assez facile à diriger, surtout dans les pays réglementés par les lois européennes.

L'Angleterre, maîtresse absolue sur toute la côte de l'ouest et du nord du golfe du Bengale, voulut s'assurer l'omnipotence dans cette mer et concentra tous ses efforts sur les côtes de Birmanie de Siam et de la presqu'île malaise afin de s'établir dans ces contrées et de ne pas avoir à craindre de concurrence commerciale.

Dès 1786, l'établissement de Poulao Pinang lui donnait sur la côte un poste facile à défendre, muni d'une rade merveilleuse et duquel elle comptait rayonner afin d'étendre sa domination.

En 1795, elle s'emparait de Malacca mais elle était forcée, en 1818, de rendre cette colonie à la Hollande.

En 1819, l'île de Singapour devenait anglaise; la maîtresse des Indes venait de s'emparer d'un des points stratégiques les plus importants de l'Orient. Singapour possède une belle rade dans laquelle les vaisseaux de l'Angleterre peuvent venir chercher asile, elle tient les détroits sous le feu de ses canons et commande la péninsule entière.

L'Angleterre possédait alors deux points de premier ordre sur la côte de la péninsule malaise, elle commença sa conquête.

En 1854, la Birmanie tombait presque entière entre ses mains; en 1870, elle imposait à Selangore son protectorat, et en 1872 un résident était placé auprès du régent de Perak.

Aujourd'hui, invoquant d'anciens droits tombés depuis cent ans, elle réclame du sultan de Patani la cession du district de Rhaman; elle obtiendra sûrement ce qu'elle demande, car en pareille matière elle suit toujours la même ligne de conduite, elle sait intimider les petits souverains ses voisins et finit par obtenir d'eux jusqu'à leur couronne.

Cette conduite politique se trouve soutenue par les commerçants et les marins anglais qui vont partout et qui, partout, parlent de l'Angleterre comme de la plus grande puissance du monde; leur patriotisme leur fait exagérer leur importance et ils répètent sans cesse aux populations indi-

gènes qu'en Europe il y a d'abord l'Angleterre, maîtresse de toute chose, puis de petites nations comme la Hollande, la Suisse, la France, l'Allemagne et la principauté de Monaco, qui sont trop heureuses de s'incliner devant la fière Albion qui daigne les laisser vivre. A force de dire qu'ils sont grands, les Anglais sont arrivés à le devenir.

Les Malais m'ont souvent parlé de l'Europe, ils m'en ont toujours fait la peinture que je viens de donner, d'ailleurs, ce procédé de préparer les populations n'est pas né d'hier ; l'Hindoustan tout entier, trompé par de semblables discours, croit fermement que l'Europe et l'Angleterre ne font qu'un et que les autres pays sont pour le moins tributaires du « Radjah Queen. »

Il est évident qu'imbues de cette croyance que l'Angleterre existe seule au monde, les populations n'opposent à l'action envahissante de nos voisins d'outre-mer qu'une très faible résistance : A quoi bon lutter quand le monde entier est tombé sous la domination de ces invincibles conquérants.

Cette action incessante d'agents zélés est d'une grande puissance. Peu importe la vérité, peu importe les froissements que peuvent éprouver les nationaux d'autres puissances, le gouvernement anglais n'est pas responsable des mensonges de ses sujets, il les déplore certainement, mais il s'en sert.

Voilà, mesdames et messieurs, les procédés de conquête dont l'Angleterre se sert aux colonies. Quand les pays malais de la péninsule seront suffisamment préparés, nous les verrons peu à peu confier le soin de leurs affaires à des résidents anglais, puis après un certain temps de protectorat, ces contrées deviendront purement et simplement colonies de la couronne.

C'est là, pour notre commerce et notre navigation, un grand danger. Aujourd'hui, nous sommes maîtres de toute la mer de Chine. Quand la péninsule sera devenue anglaise, nous aurons à compter avec nos audacieux voisins ; leur influence croîtra plus rapidement que la nôtre, ils sont plus nombreux et plus actifs que nous aux colonies, et les efforts de chaque Anglais, habitant ou voyageant dans ces régions, n'auront plus qu'un but, abaisser la France dans l'esprit des indigènes et détruire son commerce.

Étudions plus spécialement les moyens dont l'Angleterre s'est servie pour s'emparer du royaume de Perak.

Autrefois, ce royaume était gouverné par des sultans qui payaient tribut à Siam, mais, il y a un siècle environ, les Malais s'affranchirent du joug siamois et conquièrent leur liberté.

L'étain, comme je l'ai déjà dit, est la vraie source de richesse du pays ; aussi les sultans cherchèrent-ils à en augmenter la production afin d'augmenter leurs revenus.

Des coolies furent appelés de Chine et peu à peu, le bruit se répandant que les mineurs faisaient fortune en Pérak, le nombre des immigrants devint de plus en plus considérable.

Vers 1870, 10,000 ouvriers chinois travaillaient à Larout (district de Pérak). Ils étaient pour la plupart des fugitifs de la grande révolte des Taïpings. Ils fondèrent une ville qui est aujourd'hui la vraie capitale du royaume ; cette ville ils la nommèrent Taïping.

Cependant ces mineurs, qui représentaient la lie de la population chinoise, vécurent peu de temps en bonne intelligence ; des disputes survinrent à propos des limites entre les diverses mines et une guerre civile éclata. Deux grands partis s'étaient formés, il y eut des rencontres terribles, dans l'une d'elles 3,000 hommes restèrent sur le carreau.

Incapable de ramener l'ordre dans son royaume et obéissant aux conseils qui lui étaient donnés par des agents anglais, le sultan demanda du secours au gouvernement des détroits ; des troupes de l'Inde furent envoyées, la paix fut rétablie et le roi reçut à sa cour un résident chargé de surveiller le paiement de l'indemnité de guerre à laquelle le royaume de Pérak s'était engagé.

Mais le résident Birch avait une autre mission, il devait s'emparer peu à peu du pouvoir et faire de Pérak un pays anglais.

Le sultan faisait tous ses efforts pour conserver l'autorité, mais sans cesse le résident outrepassait ses droits et empiétait sur ceux du souverain. Aussi, le roi croyant pouvoir sans crainte user avec les blancs des procédés ordinaires à la politique malaise fit assassiner Birch, le 2 novembre 1875, par les gens du maharadjah Laelo, l'un des grands du royaume.

Une guerre fut la suite de cet assassinat. Comme de juste elle tourna favorablement pour l'Angleterre. Le sultan Ismael et plusieurs princes furent déportés et le maharadjah Laelo fut mis à mort.

Un autre résident, sir H. Low, fut placé près du nouveau souverain, le radjah Mouda Yousouf, qui fut nommé régent ; depuis cette époque, le pays est devenu anglais, sinon de titre, du moins de fait.

Le gouvernement de Pérak se compose aujourd'hui du régent, qui reçoit une pension ridicule et n'a d'autre droit que celui de signer ; du résident, qui est le vrai souverain, d'un assistant résident et d'un conseil d'Etat dévoué à l'Angleterre.

Quatre magistrats administrent les différents districts et quatre cents hommes de troupes de l'Inde, commandés par un officier anglais, font la police dans tout le royaume.

Lors de sa conquête, l'Angleterre attira dans Pérak un petit souverain de Sumatra, le radjah Bila, dont les hommes, qui se disent nés pour la guerre, sont destinés à renforcer les troupes de l'Inde en cas d'insurrection.

C'est donc avec une poignée d'hommes que l'Angleterre gouverne cette colonie; le résident est maître absolu, mais il reçoit la haute direction du gouverneur de Singapour qui lui-même la tient de Londres. Cette grande simplicité dans l'administration est une des raisons pour lesquelles ce pays s'organise très rapidement; toutes les questions importantes sont traitées entre le résident et les intéressés, il n'y a pas de retards causés par les bureaux, aussi voit-on les industriels et les commerçants européens et chinois affluer dans cette nouvelle conquête de l'Angleterre. Tout en faisant sa fortune, chacun travaille à étendre le pouvoir du gouvernement et à habituer les populations des royaumes voisins encore libres à l'idée de supporter un jour le joug de l'Angleterre.

La côte orientale de la péninsule est fort peu explorée et très mal desservie par les navires. Il semble que l'Angleterre considère ces régions comme devant appartenir aux maîtres de Saïgon. Cependant, si nous ne nous hâtons pas, son hésitation sera de courte durée et bientôt elle régnera sur toute la péninsule.

La France se trouve aujourd'hui, dans les mers de Chine, dans une situation analogue à celle de l'Angleterre alors que cette puissance possédait toute la côte de l'Est et du Nord du golfe du Bengale. Il lui fallait, pour affermir sa domination, posséder la côte occidentale de la péninsule malaise. De même pour la France qui est maîtresse sur toute la côte du Cambodge, de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin, il faut des points stratégiques sur la côte de Malaisie afin qu'elle puisse, le cas échéant, protéger son commerce maritime.

En suivant une semblable ligne de conduite, la France ne fera d'ailleurs qu'imiter la politique coloniale de ses voisins d'outre-Manche. Malheureusement il est bien tard, grâce à la position très avantageuse de Singapour, l'Angleterre commande les détroits.

Quoi qu'il arrive, quelles que soient les nouvelles routes, en supposant même que l'isthme de Kra soit percé, Singapour n'en restera pas moins un centre commercial d'une telle importance que les vaisseaux marchands seront obligés d'y relâcher. Il ne faut pas oublier que cette petite île est la tête des lignes qui vont à Sumatra, Java, Borneo, aux Philippines, aux Célèbes etc... Il est certain que de nouvelles routes étant ouvertes, la navigation serait partagée entre Singapour et le canal de Kra, mais il est aussi à craindre que l'Angleterre ne s'empare de points importants commandant le canal.

J'étais allé dans la péninsule malaise pour y faire des études de mines, après y avoir passé cinq mois j'avais acquis une connaissance très suffisante de la géologie du pays et j'obtenais du résident des concessions considérables de terrains miniers; mais, d'après les conventions qui furent faites entre le résident et moi, je m'engageai à faire une carte

du royaume de Perak et à chercher au travers des montagnes une route vers Kélang. C'est dans ce voyage qui dura plus de deux mois que je pus vraiment me rendre compte de la richesse du pays; je pus aussi visiter les régions de l'intérieur, jusqu'alors inconnues, et habitées par des populations sauvages extrêmement intéressantes.

Quelques personnes qui ont voyagé dans Perak ont parlé des sauvages de l'intérieur, mais leurs écrits sont entachés d'erreurs; n'étant pas entrés assez profondément dans le pays, ils n'ont vu que des métis de malais et de sakayes. Depuis longtemps les Anglais désiraient savoir à quelle nature de populations ils auraient à faire s'ils s'avançaient dans les montagnes, aussi le résident mit-il à ma disposition tous les moyens d'agir dont son gouvernement pouvait disposer.

Loin de rencontrer dans les montagnes les populations dangereuses dont on m'avait parlé je n'ai jamais eu à faire qu'à des gens de mœurs douces et qui m'ont très souvent été d'une grande utilité comme porteurs. J'ai même, dès le début de mon expédition, pris avec moi une trentaine de sakayes dont je n'ai jamais eu qu'à me louer.

Le 15 juillet je partais de Kota-Bahrou et je m'avançais dans le grand massif montagneux jusqu'alors inconnu que je voulais explorer.

Je passais les journées du 25 et du 26 à relever, du sommet du mont Tchabang (1677<sup>m</sup>), les angles des principaux points du pays.

Le 6 août, j'atteignais le sommet du G. Riam (1954<sup>m</sup>) et le 7 je passais la nuit sur le Gounong (mont) Krbou (2354<sup>m</sup>), l'un des plus élevés de la presqu'île.

Puis, du 7 août au 4 septembre, je traversais des régions inexplorées afin de reconnaître le cours des rivières Pluss, Krbou, Piah, etc...

Le 4 septembre, après avoir trouvé deux passages au travers de la grande chaîne de montagnes je me voyais forcé, par le manque de vivres et l'état de santé de ma troupe, de descendre en radeau le fleuve de Perak afin de retourner dans les pays civilisés. J'avais fait, en tout, près de 700 kilomètres dans des pays absolument inconnus des Européens.

Dès mon retour dans les villages où je pouvais trouver des nouvelles, j'appris à la fois le commencement de la guerre de Chine et le succès de nos armes dans le Tonkin. Nous reprenions enfin notre rang parmi les nations colonisatrices de l'Orient et pour la première fois j'entendais les Malais me parler des « Orang Pranchés » comme d'un grand peuple. (Vifs applaudissements).

---

Dans cette intéressante communication que nous regrettons vivement de ne pouvoir donner *in extenso* à nos lecteurs, M. de Morgan a fait faire

à ses auditeurs un voyage des plus pittoresques à travers des pays très peu connus où le commerce et l'industrie sont encore à l'état d'enfance; des anecdotes piquantes et une exhibition d'armes, d'étoffes, d'outils et autres produits de ces contrées ont vivement excité la curiosité de l'assemblée.

Avant de lever la séance, le président prononce les paroles suivantes : « Nous adressons à M. de Morgan tous les remerciements de la Société, et, j'espère, ceux de tous ses auditeurs pour sa très intéressante communication. Je partage volontiers les impressions que lui ont fait éprouver la conduite des résidents anglais à son égard. Mais il a eu le soin de nous le dire, l'Anglais ne recule devant rien quand son intérêt est en cause. Tâchons de l'imiter et de ne reculer devant aucun sacrifice quand il s'agit de la France. » (Applaudissements prolongés).

La séance est levée à dix heures et demie.

---

---

Vincennes. — Imprimerie GILLOT, rue de Paris. 47.

---

# OBSERVATIONS IMPORTANTES

## EXTRAITS DES STATUTS :

ART. 2. — La Société est instituée pour étudier et faire connaître tous les éléments de commerce et d'industrie, toutes les facilités d'établissement qu'offrent les colonies françaises et en général tous les pays où nos nationaux peuvent avoir intérêt à s'établir ou à commercer. Elle recherche et fait connaître les conditions économiques nécessaires à la prospérité coloniale de la France, au développement de la Marine marchande et de son commerce extérieur.

ART. 3. — Elle exerce son action par la discussion orale des questions générales ou locales concernant les Colonies et le Commerce maritime de la France, par des publications périodiques ou autres, par l'enseignement, par des expositions et des congrès, des réunions dans les Colonies et dans les centres commerciaux, enfin, par des encouragements honorifiques ou pécuniaires.

Elle s'interdit toute discussion ou publication étrangère au but de son institution.

ART. 5. — Chaque Membre de la Société souscrit pour une contribution annuelle de 20 francs et donne en outre 10 francs, une fois payés, lors de la remise d'un diplôme lui conférant le titre de *Membre de la Société des études coloniales et maritimes*.

Tout Membre pourra racheter sa cotisation annuelle par le versement d'une somme de 250 francs une fois payée.

ART. 6. — Le titre de Donateur sera conféré aux Membres de la Société qui verseront 500 francs au moins, une fois payés.

ART. 16. — Pour être admis à faire partie de la Société, il faut être présenté par deux Membres; la candidature est instruite par le Conseil, qui fait statuer sur l'admission à la plus prochaine assemblée. Le vote a lieu au scrutin secret.

N. B. — Il n'est nullement nécessaire d'habiter Paris pour être Membre de la Société. Tout Membre domicilié dans les Départements ou les Colonies jouit, pendant son séjour à Paris, des mêmes droits que les Membres résidents; il peut, d'ailleurs, apporter à la Société un concours efficace par l'envoi de documents, d'études ou de renseignements concernant les Colonies et la Marine marchande.

Les personnes qui désireraient faire partie de la Société et qui n'en connaîtraient personnellement aucun Membre pourront s'adresser à M. le Secrétaire général, 18, rue Daunou, à Paris. Elles devront transmettre, avec leur demande, les renseignements propres à la faire accueillir et l'engagement de satisfaire aux conditions pécuniaires de l'admission.

RÉUNIONS. — La Société se réunit en assemblées ordinaires le premier lundi de chaque mois, à huit heures et demie du soir; en comité d'études, tous les autres lundis, à la même heure, excepté du 15 juillet au 15 octobre.

Le bureau est ouvert tous les jours de dix heures à quatre heures, les dimanches et fêtes exceptés.

TRAVAUX. — Les études destinées à l'impression doivent être écrites sur le recto du papier seulement. MM. les auteurs devront toujours indiquer s'ils désirent oui ou non que leur nom soit publié.

COTISATION. — Les personnes dont les cotisations sont en retard sont priées d'en faire parvenir immédiatement le montant au siège social, 18, rue Daunou.

En général, le versement des cotisations doit être fait au commencement de chaque année.

Les Membres de la Société qui habitent Paris peuvent indiquer le jour et l'heure où ils désirent qu'on se présente à domicile pour recevoir leur cotisation.

Les Membres de la Société habitant les départements ou les colonies sont priés de vouloir bien envoyer le montant de leur cotisation par bons ou chèques sur Paris, lettres chargées ou mandats sur la poste, au nom de M. le Trésorier de la Société. On ne saurait répondre des cotisations envoyées par lettres non chargées.

A la fin de juillet de chaque année, le trésorier remet au banquier le soin de percevoir les cotisations des Membres de la Société habitant les départements, qui ne sont pas encore libérés à cette époque. Dans ce cas, il est perçu 1 franc en plus pour les frais de recouvrement.

De quelque époque de l'année que date leur inscription, les Membres de la Société doivent la cotisation pour l'année entière.

# CHEMINS DE FER DECAUVILLE

CONSTRUITS PAR LES ATELIERS  
DE PETIT-BOURG (SEINE-&-OISE)

26 MÉDAILLES D'OR  
BY  
TOUS LES 4<sup>tes</sup> PRIX (45)  
sans exception  
DEPUIS HUIT ANS

PARIS 1878  
MÉDAILLE D'OR  
et Légion d'honneur

Les plus hautes  
récompenses dans toutes  
les Expositions.

AMSTERDAM 1883  
DIPLOME D'HONNEUR

CALCUTTA 1884  
1<sup>er</sup> PRIX  
de chemins de fer portatifs

PUISSANCE  
750 ouvriers  
avec  
330 machines-Outils.



3,410 CLIENTS  
EN HUIT ANS

71 applications faites  
par les Gouvernements  
français et étrangers.

1794 par  
les entrepreneurs de  
travaux publics.

255 par les fabriques  
de chaux, ciments, etc.

178 dans les plantations  
de canne à sucre.

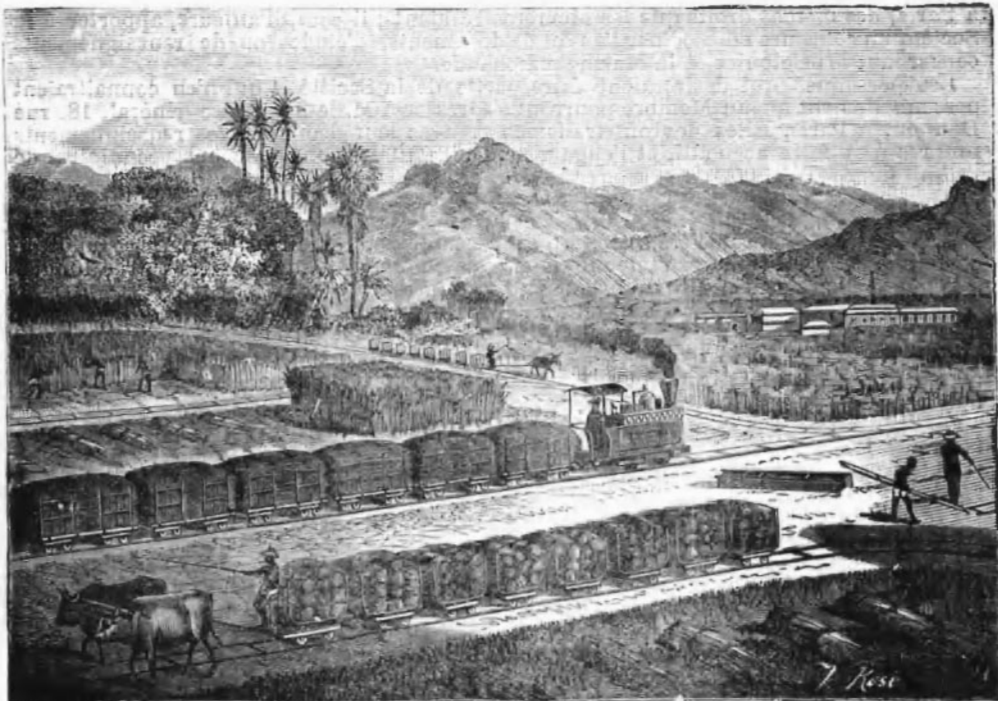
190 par les usines,  
fonderies, docks, etc.

PRODUCTION  
3,000 wagons  
et 150 kilom. de voie  
par mois.

Envoi GRATIS et FRANCO du CATALOGUE ILLUSTRÉ  
LES PLUS GRANDS ATELIERS DU MONDE  
POUR LES CHEMINS DE FER PORTATIFS

## LOCATION AVEC FACULTÉ D'ACHAT

Le Locataire devient Propriétaire  
du matériel au moyen d'une location mensuelle  
très modérée.



APPLICATION DU PORTEUR DECAUVILLE AU TRANSPORT DES CANNES A SUCRE A JAVA.