

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1838.

*RAPPORT fait par M. DE FOERE, au nom de la section centrale,
sur le projet de loi relatif à l'importation et à l'exportation du
Café (*).*

SECTIONS.

La première section pose ces deux questions :

1° Les droits de douane, actuellement existant sur le café, subiront-ils une majoration en faveur du Trésor public ?

2° Y aura-t-il aussi majoration des droits différentiels de navigation sur cette même denrée coloniale ?

La première question est résolue affirmativement à l'unanimité des membres, au nombre de neuf. Voici l'analyse de la discussion qui s'est préalablement établie sur cette question.

Elle n'a éprouvé de résistance que sous le rapport du commerce des frontières, auquel, d'après l'opinion de la Chambre de commerce de Venloo, la majoration des droits serait nuisible. — Il s'infiltré, en effet, beaucoup de cafés en Prusse et en France. Ce commerce donne lieu, sur nos frontières limitrophes de ces deux pays, à quelques affaires. On craint que l'augmentation des droits sur l'importation de cette fève ne porte atteinte audit commerce, attendu que ces deux voisins n'auront plus le même intérêt d'acheter chez nous des cafés pour leur commerce intérieur. — Tout en établissant le principe que le commerce, dont il s'agit, est en dehors des lois et de leur action, il a été répondu que les droits imposés, en France et en Prusse, sur le café, étant considérablement plus élevés que ceux que propose le chiffre du Projet, il restera aux négocians de nos frontières une marge très-large pour continuer leurs affaires (**). Les Chambres de commerce d'Ypres et de Liège ont compris cette raison. Les intérêts locaux de ces deux villes et de leurs environs sont engagés dans cette question, et, quoique ces

(*) La section centrale étant composée de MM. Raikem président, Manlius, Angillis, Andries, A. Rodenbach, Hye Hoys et De Foere, rapporteur.

(**) Le moindre droit dont le café est chargé, en France, à l'importation par navires nationaux est de fr. 78 par 100 kil. Il est porté à fr. 95 et à fr. 100 selon la diversité des provenances, et, importé par navires étrangers, il paie fr. 105, quelle qu'en soit la provenance.

Le droit que cette même denrée supporte en Prusse est de fr. 48-36 par 100 kil.

deux Chambres les aient signalés à l'attention du Gouvernement et de la Législature, elles ne se sont cependant pas opposées à la majoration proposée.

Le principe, déposé dans la seconde proposition, n'est contesté par aucun membre. Conformément aux faits que présente l'histoire de toutes les nations maritimes, une marine marchande est une source de grande prospérité. Cependant plusieurs observations sont présentées. Voici le résumé dialogué de la discussion : — La Belgique n'a pas de colonies; il est douteux qu'elle puisse avoir une marine marchande. — Il est d'autres nations sans colonies qui en ont une. — Du moins, sans colonies, une marine marchande est privée de son principal appui. — Raison de plus, si elle est vraie, d'appuyer la nôtre sur les droits différentiels, seul moyen efficace de protection que nous possédions. Les nations maritimes, malgré la ressource de leurs colonies, n'en placent pas moins leur marine marchande sous la protection des droits différentiels et d'autres lois commerciales. Tel est le haut intérêt qu'elles attachent, avec raison, à leur marine marchande. Aussi l'industrie du pays tout entier est vivement intéressée à la possession d'un établissement maritime. Les produits du pays s'exportent, au moyen d'une marine nationale, avec plus de confiance et de facilité et dans une plus grande extension. — Nos négocians trouveront toujours des navires étrangers prêts à exporter nos produits à l'extérieur. — En admettant gratuitement cette assertion, il n'en resterait pas moins évident que l'exécution du principe qu'elle renferme serait très-nuisible aux intérêts du pays. La navigation est une industrie à laquelle, comme à toute autre, les règles de l'économie sociale, que la pratique commerciale et industrielle de toutes les nations a sanctionnées, doivent être appliquées. En exerçant l'industrie navale, la nation emploie ses capitaux, ses bras et ses matières premières. Le travail national est l'âme de la science économique. Il est la seule vraie source de la prospérité de tout pays. Comment accueilleriez-vous la proposition de l'étranger qui vous dirait : « Ne travaillez pas; nous ferons » tout pour vous; toutefois le pays paiera les marchandises que nous lui » fournirons. » L'application générale de cette proposition à toutes nos industries aurait pour effet infaillible d'appauvrir et d'épuiser, en peu d'années, le pays tout entier. Par une conséquence nécessaire, son application particulière à des industries spéciales devrait produire un appauvrissement et un épuisement partiel, ou, en sens inverse, la somme de prospérité d'un pays est en raison de celle de son travail. La faute nous serait d'autant plus impardonnable que, pour exercer l'industrie de la navigation, le pays possède des armateurs, des chantiers de construction, des constructeurs de navires, des ouvriers élevés dans l'art, une pêche étendue, pépinière des matelots, et toutes les matières premières qui entrent dans la construction des navires. Ce serait condamner ces richesses à l'inertie. Or, toute richesse inerte est une véritable non-valeur. Plusieurs sociétés qui se sont établies chez nous font des efforts louables pour faire produire au pays des valeurs, au moyen de ses capitaux, de son travail et de ses matières premières. La Législature ne saurait assez protéger leurs entreprises véritablement nationales. Pour ne pas sortir de la spécialité qui nous occupe, je citerai la *Société des bateaux à vapeur d'Anvers*. Elle fait des dépenses considérables de construction pour servir, en concurrence avec la *General Steam Navigation Company* de Londres, les lignes de communication entre cette dernière ville, Anvers et Ostende. Les droits dif-

férentiels seuls pourront l'aider à soutenir la lutte avec cette puissante Société anglaise. Protégée par ces droits, la Société d'Anvers aura sa part dans le transport des marchandises venant d'Angleterre. Les bénéfices seront acquis au pays, et le consommateur, de son côté, y trouvera de l'avantage. Il faudra faire, au surplus, des efforts immenses de production de valeurs, afin de rétablir la balance générale des échanges extérieurs qui présente contre nous un déficit annuel de 30 à 40 millions. Si cet état de choses continue encore pendant quelques années, une crise financière est inévitable. Ces crises sont toujours accompagnées de perturbations épouvantables dans le commerce, dans l'industrie et dans le crédit du pays. — N'éloignerions-nous pas, par nos droits différentiels, les navires étrangers de nos ports ? — Il serait à désirer que, d'après les principes déjà énoncés et à l'exemple de toutes les nations maritimes et prospères, nous pussions exploiter, dans des proportions majeures, la navigation à laquelle les affaires du pays donnent lieu. Malheureusement, il y a, pour le moment et pour longtemps encore, impossibilité matérielle. La marine nationale et étrangère ont chez nous deux missions importantes à remplir : l'une consiste à importer dans le pays les articles exotiques de consommation, et à exporter, en échange, les produits qui excèdent ses besoins ; l'autre a pour élément le commerce de transit, pour lequel le pays a construit sa principale ligne de route en fer qui lie ses ports de mer avec l'Allemagne. La navigation a donc aussi la destination d'importer dans ce dernier pays, en concurrence avec la Hollande et avec d'autres ports du Nord, les besoins de sa consommation et d'exporter ses produits sur des pays d'outre-mer. Dans l'état actuel de notre marine, bien loin de pouvoir accomplir, en grande partie, ces deux missions, il lui est physiquement impossible de remplir la première. Pour fournir exclusivement au pays les besoins de sa consommation, il lui faudrait une marine de 2250 navires, chacun d'une importance moyenne de 300 tonneaux. Or, la Belgique n'en possède pas deux cents. Les droits différentiels ont pour but de remédier progressivement à cette calamité. Par suite de l'état actuel de notre marine, presque tout le transit et le transport maritime des marchandises qui lui servent d'élémens sont dévolus au commerce et à la navigation de l'étranger. La crainte de voir éloigner de nos ports les navires d'autres pays est donc absolument chimérique, d'autant plus que notre système de transit et d'entrepôt annule complètement les droits différentiels sur les marchandises qui font l'objet du commerce de transit. Cependant quel bien-être pour le pays si, au moyen de son propre commerce direct et de sa propre navigation, il pouvait prendre une large part dans ce commerce ! Le pays fait des dépenses considérables pour construire la route en fer du transit ; il lui reste en outre celles de son administration et de son entretien. Quels sont les bénéfices qui, dans l'état actuel de notre commerce et de notre navigation, compenseront ces énormes dépenses ? Ils se borneront presque entièrement à la commission sur les marchandises à transiter. Certes, notre loi de transit est telle qu'elle doit être pour utiliser notre chemin de fer d'Anvers et d'Ostende aux frontières de la Prusse, et pour pouvoir concourir avec les ports de la Hollande et du Nord ; mais le droit d'entreposage et de transit qu'elle fixe est nul pour le Trésor du pays. Il en sera de même pour les prix de transport des marchandises vers l'Allemagne sur notre route en fer. La ville d'Anvers

ne cesse de réclamer de bas prix. Selon elle, ils ne pourront dépasser 50 centimes par 100 kil. (*). Donc, si, au moyen des droits différentiels, nous ne donnons pas plus d'extension à notre navigation et à notre commerce direct, nous aurons commis la faute et nous aurons eu la bonhomie de faire, en chemins de fer, des dépenses considérables de construction, d'administration et d'entretien, au profit presque exclusif de la navigation et du commerce des nations étrangères.

La section a accueilli ces observations avec bienveillance. Elle a admis la majoration des droits différentiels également à l'unanimité de neuf voix.

Les deux propositions, sur lesquelles la discussion s'est établie, ont ensuite reçu, et aussi à l'unanimité, l'application des chiffres suivans. Le café paiera à l'importation :

<i>Par navires belges et par 100 kil.</i>	<i>Par navires étrangers et par 100 kil.</i>
Des ports hors d'Europe . . . fr. 6.	De toutes provenances. . . fr. 10.
Des entrepôts d'Europe . . . 8.	

La section prohibe l'entrée du café par terre.

Le droit de sortie, fixé à 10 centimes, est adopté.

La section va ensuite à la découverte du sens de l'art. 2 du Projet. Un membre hasarde une explication. La section s'y résigne et adopte l'article.

La deuxième section admet aussi la majoration des droits de douane sur le café, ainsi que les droits différentiels de navigation. Elle les fixe, par 100 kil., comme suit :

<i>Par navires belges.</i>	<i>Par navires étrangers.</i>	<i>Par navires étrangers.</i>
Des lieux de provenance directe . . . fr. 6.	Provenances directes, fr. 8.	Par voies indirectes, fr. 10.
De toutes autres provenances . . . 8.		

Le droit de sortie, proposé par le Projet, et son art. 2 sont admis sans observations.

La troisième section met en délibération les questions de principe. Quelques membres pensent qu'il existe d'autres articles exotiques, tels que tabacs, etc., qui, sans léser les intérêts du pays, auraient pu subvenir aux besoins du Trésor. Ils regrettent que les Chambres de commerce n'aient point été consultées sur les produits étrangers passibles d'une augmentation de droits d'importation. Ils expriment la crainte que les dispositions du Projet ne nuisent au commerce interlope auquel ils attribuent un mouvement considérable. D'autres membres ne pensent pas que la loi, si elle est adoptée, ait cet effet. Dirigés par les motifs exprimés par la première section, ils croient que le commerce interlope pourra se maintenir et recueillir encore de beaux bénéfices. — On a soutenu aussi que le café étant une boisson usuelle du pauvre, une augmentation de droits lui enlèverait cette partie de ses jouissances. Cette opinion a été combattue. Le riche et la classe moyenne consomment aussi habituellement le café, et, chaque fois, dans des doses plus fortes. L'égalité proportionnelle des charges est établie. Le pauvre n'est pas spécialement atteint.

(*) Voyez l'avis de la Chambre de commerce d'Anvers, p. 6 du Projet.

Six membres contre deux votent l'augmentation des droits. Cinq accueillent le chiffre proposé par le Gouvernement. Deux le rejettent.

Quant à la majoration des droits différentiels, la section en admet le principe. Une fraction en conteste l'application incidentelle à l'espèce. Elle désire qu'une loi spéciale augmente les droits différentiels sur toutes les marchandises importées par voie de mer. Elle émet, en conséquence, le vœu que le Gouvernement s'occupe, le plus tôt possible, de l'élaboration de cette loi. L'autre fraction croit, avec les Chambres de commerce, qu'il faut saisir l'occasion, qu'offre le projet de loi, d'augmenter les droits différentiels sur le café. Elle invoque la pratique de toutes les nations maritimes et elle pense que ces droits, sagement réglés, sont le seul moyen efficace de favoriser le haut commerce et la navigation du pays.

Cinq membres rejettent, pour le moment, l'augmentation des droits différentiels. Trois l'adoptent.

Quatre se prononcent contre tout droit de sortie. Trois admettent le chiffre du Gouvernement.

Un membre pose ensuite cette question : Sera-t-il nécessaire de prendre une expédition au bureau des douanes pour la sortie du café ?

Quatre membres répondent : Oui ; trois répondent : Non.

L'art. 2 du projet est attaqué par des considérations puisées dans l'intérêt du commerce des frontières. Un membre propose 10 centimes pour tout droit d'expédition.

Quatre membres se rangent du côté de cette opinion. Trois sont d'un avis contraire.

La quatrième section ne présente pas d'observations sur les deux articles du projet de loi. Ils sont mis aux voix et adoptés.

Un membre, d'après la demande formelle d'un grand nombre de Chambres de commerce, propose une augmentation des droits différentiels sur le café. Les autres, au nombre de quatre, pensent qu'il ne convient pas d'introduire dans notre législation douanière une augmentation de droits différentiels, sans en faire une application plus générale. Ces membres n'entrent pas dans les motifs de leur opinion.

Le droit d'entrée sur le café sera-t-il augmenté ? Cette question reçoit, dans la cinquième section, à l'unanimité de quatre membres, une solution favorable.

Le droit différentiel sur l'importation du café sera-t-il augmenté conformément à la proposition de diverses Chambres de commerce ? Deux membres se prononcent pour l'adoption de cette mesure ; deux la rejettent. Ces derniers n'en contestent pas la convenance ; mais ils la regardent, en ce moment, comme inopportune.

Le droit d'entrée proposé par le Gouvernement est admis avec cette réserve que, si la section centrale adoptait les droits différentiels, le chiffre le plus élevé ne devrait pas excéder fr. 8 par 100 kil.

La sortie des cafés est votée libre de tout droit, afin de n'apporter aucune entrave au commerce interlope.

La section n'a pas cru devoir toucher à l'art. 2, à moins qu'elle n'ait entendu

exprimer, dans le paragraphe précédent, son opinion sur cette disposition du Projet.

La sixième section adopte le principe sur lequel le Projet de loi est basé. D'accord avec quelques Chambres de commerce, elle estime que le droit d'entrée sur le café ne peut excéder le taux moyen de fr. 8 à 10 par 100 kil.

La section ne comprend pas le motif pour lequel le Gouvernement n'a pas proposé une augmentation de différence entre le droit sur le café importé par navires nationaux et celui importé par navires étrangers. Il eût été désirable de saisir cette occasion de donner plus de protection à la navigation du pays, afin de contrebalancer celle dont jouissent chez eux les navires étrangers et qui pèse sur leurs concurrents.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité de trois voix, tout en maintenant les observations présentées sur le droit différentiel, sur lesquelles l'attention de la section centrale est appelée.

L'article 2 n'a pas été suffisamment compris. La section s'est abstenue de prononcer une opinion.

Il résulte de l'analyse fidèle de ces délibérations particulières les faits suivants :

1^o Toutes les sections ont adopté la proposition du Gouvernement d'augmenter à l'entrée le droit imposé sur le café.

2^o Quatre sections admettent le droit de sortie proposé par le Projet; deux le rejettent.

3^o Toutes les sections se sont prononcées, en principe, en faveur de l'augmentation des droits différentiels à l'entrée des cafés. Trois en contestent l'application immédiate au Projet en discussion. Parmi ces trois sections, une demande, avec instance, que le gouvernement propose, sans retard ultérieur, une loi générale sur la matière; l'autre, sans se prononcer sur l'urgence de cette loi, exprime la même opinion; la troisième pense que l'augmentation actuelle desdits droits sur le café serait inopportune. Les trois autres sections se sont prononcées pour l'augmentation immédiate des droits différentiels de navigation imposés sur l'importation du café.

LA SECTION CENTRALE

se trouve maintenant en face de ce travail des sections latérales. Elle adopte, par toutes ses voix, la majoration des droits à l'entrée du café. Ses membres n'ont aucun motif de différer d'opinion avec leurs collègues réunis en sections. Ils opposent aux réclamations, présentées par le commerce interlope, les mêmes réponses qui leur ont été faites par les première et troisième sections.

Depuis les délibérations des sections sur le projet de loi, la Chambre de commerce de Venloo a adressé sur cet objet une pétition à la Chambre des Représentants. Elle insiste particulièrement sur ces trois points : 1^o si le Projet est adopté, la Hollande ne payant qu'un droit de 2 florins par 100 kil. de café, ce commerce des frontières avec la Prusse lui sera dévolu; 2^o elle nous fournira clandestinement cette denrée sur toute l'étendue de la frontière, surtout par la

ville de Maestricht, ce grand foyer de contrebande; 3° il existe d'autres droits plus susceptibles d'une légère augmentation.

Si la Hollande a sur nos frontières, voisines de la Prusse, l'avantage des prix inférieurs, nos frontières ont sur elle celui de la proximité, et, par conséquent, celui d'exercer le commerce avec plus de facilité.

La section centrale avait déjà prévu le danger de la fraude hollandaise à laquelle l'augmentation des droits sur le café pouvait donner lieu de Blankenberg à Mook, et de là, en suivant la Meuse, jusqu'à Maestricht. En conséquence, elle a demandé au Ministre des Finances, non une augmentation du personnel de la douane, mais des lois plus efficaces contre la fraude et plus rigoureusement exécutées, soit contre les fraudeurs, soit contre les employés infidèles ou négligents. La France et la Prusse ont imposé sur le café, et aussi par besoin fiscal, des droits d'une importance beaucoup plus élevée. Ces Gouvernements n'ont pas reculé devant une fraude beaucoup plus étendue, que des droits aussi énormes devaient nécessairement provoquer. Aussi malgré l'introduction clandestine du café sur leurs frontières, à laquelle la Chambre de commerce de Venloo attribue elle-même un mouvement considérable, ils n'en continuent pas moins de maintenir ces droits élevés. Il est probable que le résultat général de leurs lois sur la matière compense suffisamment les infractions particulières qui leur sont portées.

Quant au troisième point, le fisc avait déjà anticipé sur les conseils de la Chambre de commerce de Venloo. Il appartiendra à la Législature de décider si, parmi les articles passibles d'une augmentation légère de droits, il en est qui alimenteraient suffisamment le Trésor et léseraient, moins que les droits sur le café, soit l'intérêt général du pays, soit quelque intérêt particulier de localité ou d'industrie.

L'attention de la section centrale a été spécialement appelée sur les droits différentiels. Marchant sur les traces des sections et des Chambres de commerce, elle aussi a accueilli, en principe et à l'unanimité, la proposition d'augmenter ces droits sur le café; mais comme dans les sections, la division s'est établie sur l'opportunité de leur application.

La rédaction suivante présente, en résumé, à la Chambre, le mouvement contradictoire de cette discussion.

— Il ne convient pas de majorer incidemment les droits différentiels sur des articles spéciaux. Cet'intérêt exige qu'il soit réglé par une mesure générale.

— Cette objection est opposée depuis le Congrès. Les membres qui ne partagent pas cette opinion n'en comprennent pas la raison. Aussi, il y a contradiction. Toutes les fois que la Chambre a demandé la révision générale de nos lois de douanes, on a répondu qu'il valait mieux procéder par parties. Maintenant que l'on propose l'application d'un droit à un article spécial, on répond qu'un système général est préférable. Ce dernier mode est d'ailleurs opposé à la pratique constante de toutes les nations qui déjà possèdent des lois générales de douanes. Cette pratique est plus rationnelle; elle est la seule qui convienne, attendu que, par leur objet et par leur but, les lois douanières dépendent nécessairement des circonstances. Toutes les fois qu'une nation croit devoir apporter des modifications à quelque article de son tarif, elle modifie en même temps le droit différentiel qui l'affecte. L'opinion qui demande un système général sur ce droit est, en outre, contraire aux antécédents de la Chambre.

Elle a majoré le tarif du pays sur l'importation des foulards écrus ou nou teints; elle a, en même temps, augmenté, à la presque unanimité des voix, le droit différentiel sur cet article en faveur de la marine nationale.

— Des nations maritimes ont protégé et protègent encore notre indépendance nationale. Elles ont trouvé leurs intérêts dans la libre navigation sur nos fleuves. Il convient de les ménager. Aussi nous sommes avec elles en voie de traités de réciprocité maritime.

— Les nations maritimes qui protègent notre indépendance ne sont pas spécialement intéressées dans cette question. Leur commerce de café est chez nous sans importance. L'une d'elles n'importe pas de café dans nos ports. Le monopole commercial et naval de cette denrée est presque entièrement dévolu à la Hollande. L'article *café* est, sans contredit, celui qui, plus que tout autre, peut supporter des droits différentiels sans offenser l'autre nation amie. Mais cette question comporte une solution beaucoup plus étendue. En faisant gratuitement la concession que cette nation soit, chez nous, fortement intéressée dans le commerce du café, il n'en resterait pas moins vrai que la majoration des droits différentiels sur cette fève ne lui porterait aucun ombrage. Prétendrait-on qu'avec ses 25,000 navires marchands, elle craigne, en navigation commerciale, la concurrence de notre chétive marine, qui ne suffit pas aux 18/20 de la consommation du pays? Ce serait lui faire jouer un rôle bien ridicule, rôle qu'elle ne joue jamais. Tout ce que cette nation demande, et avec raison, c'est l'exécution du principe sur lequel reposent tous ses traités de réciprocité, c'est d'être reçue dans nos ports sur le pied des nations les plus favorisées. Or, les droits différentiels, tels que la section centrale les propose, affectent les nations maritimes d'une manière égale, et n'opposent aucun obstacle à la conclusion de traités de réciprocité. Dans la supposition donc que cette nation eût des intérêts majeurs dans l'importation des cafés pour notre consommation intérieure, et eu égard à la grande insuffisance de notre propre navigation, l'immense supériorité de sa marine sur celle des autres nations lui donnerait encore chez nous une grande supériorité d'avantages. Quant à la navigation étrangère à laquelle donne lieu le commerce maritime avec l'Allemagne en empruntant notre pays, nos droits différentiels sont dans l'impuissance absolue de nuire à ce commerce. Nos lois sur l'entreposage et le transit affranchissent les articles de ce commerce de tous droits. C'est donc aussi une erreur que de prétendre que les droits différentiels entravent la libre navigation sur nos fleuves. Au moyen de notre système d'entrepôt et de transit, nous maintenons, de notre côté, cette libre navigation dans le sens politique et diplomatique de l'Europe le plus absolu.

Après cette discussion, un membre propose l'ajournement de la question qui a pour objet la majoration du droit différentiel sur l'importation du café. Trois membres adoptent cette proposition; quatre la rejettent.

Un membre présente ensuite les droits de différence par 100 kil. comme suit :

Par navires belges.

Par navires étrangers.

Des ports hors d'Europe fr. 6	De toutes provenances. . . . fr. 10
Des entrepôts d'Europe 8	

Le droit d'entrée par terre est maintenu à 8 francs.

Le droit de sortie, proposé par le projet, est admis à l'unanimité des voix.

La section centrale a substitué à la rédaction de l'article 2 du projet les termes suivans :

Le droit d'importation ne pourra être inférieur à 50 centimes par chaque expédition.

La section centrale a l'honneur de présenter à la Chambre les dispositions du Projet de loi suivant.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

À tous présens et à venir, Salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Par modification au tarif des douanes, les droits d'importation et d'exportation sur le café sont fixés comme suit :

ENTRÉE.	UNITÉ à LAQUELLE LES DROITS s'appliquent.	DROITS.
Par navires belges et des ports hors d'Europe. .	100 kilog.	fr. 6 »
Idem des entrepôts d'Europe. . . .	—	8 »
Par navires étrangers et de toutes provenances .	—	10 »
Par terre.	—	8 »
SORTIE.		
Par mer et par terre.	—	» 10

ART. 2.

Le droit d'importation ne pourra être inférieur à *cinquante centimes* par chaque expédition.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 21 février 1838.

Le Rapporteur,

DE FOERE.

Le Président,

RAIKEN.