

Ob 1418
4^o





621418 P

NOTES

MUSULMANS INDIENS

le Père Henri LAMBERTS S. J.

Extrait des Missions Belges de la Compagnie de Jésus

1^{re} année, septembre 1902

BRUXELLES
Maison de la Compagnie de Jésus
Rue de la Loi, 12



06



06 14 18. 4°

XT. 03 (11680)
NOTES

SUR LES

MUSULMANS INDIENS

PAR

le Père Henri LAMMENS, S. J.

Extrait des « Missions Belges de la Compagnie de Jésus »

4^e année, septembre 1902

BRUXELLES
Imprimerie Scientifique Ch. BULENS
Rue Terre-Neuve, 75

—
1902







NOTES SUR LES MUSULMANS INDIENS

I



LIGNE DE MZAIRIB : SANAMAIN, RÉSERVOIR, RUINES ANCIENNES ET MAISONS MODERNES

Le 26 mai 1900, on lisait dans l'*Orient*, organe des intérêts de l'empire ottoman (1) :

« Un réconfortant spectacle s'offre, en ce moment même, à tout cœur ottoman. C'est celui de cette belle et vaste entreprise du chemin de fer de Damas à La Mecque, décidée par iradé impérial. Ce sont nos officiers d'état-major qui le construiront; ils ont pour aides des diplômés de l'école des ingénieurs (2), des détachements du génie militaire les accompagnent; tous les ouvriers sont des musulmans. Enfin le matériel, tout le matériel, sortira des arsenaux de l'Etat. Encore une fois, il y a aujourd'hui chez nous tout ce qu'il faut pour se passer de l'aide de l'étranger. »

Comme le lecteur peut en juger d'après notre article, paru ici-même (3), ces brillantes espérances ne se sont pas toutes réalisées. Il a fallu faire une part plus ou moins considérable à l'élément non musulman dans la construction de la ligne de La Mecque. Cette entreprise se poursuit toujours. Avec quel

(1) Cet article a été réédité le 28 décembre 1901, à Bruxelles, où le directeur, M. Nicolaidès, expulsé de France, s'est transporté.

(2) De Constantinople.

(3) Janvier 1902 : *Le chemin de fer de La Mecque et les musulmans indiens*.

succès? Les renseignements suivants permettront d'en juger. Comme les précédents, ils sont exclusivement empruntés aux communiqués officiels et aux journaux musulmans de la Turquie. C'est d'avance indiquer leur tendance, plutôt optimiste, et répondre au reproche de dénigrement et d'opposition systématiques, qu'on pourrait être tenté de nous adresser.

* * *

Les souscriptions demeurent ouvertes. Le tableau suivant permettra d'en suivre le mouvement; il représente le total des sommes envoyées à la commission centrale de Constantinople :

30 octobre 1901 . . .	40,709,605 piastres (1)
28 décembre » . . .	43,032,589 »
27 février 1902 . . .	45,502,099 »
28 mai » . . .	52,631,064 »
9 juin » . . .	53,842,825 »

Au commencement de juin dernier, la Banque ottomane a versé à la commission du chemin de fer du Hidjâz une somme de 590,915 piastres, représentant l'intérêt de l'argent déposé à cet établissement financier par la haute commission. La même banque vient également d'effectuer un paiement de 1,500 livres turques, représentant la moitié de la somme souscrite par elle en faveur de l'entreprise de La Mecque.



ANCIENS MOYENS DE LOCOMOTION

Voici maintenant des renseignements sur le détail des souscriptions. Nous commençons, comme de juste, par les provinces de l'empire ottoman; il sera question plus loin des pays étrangers.

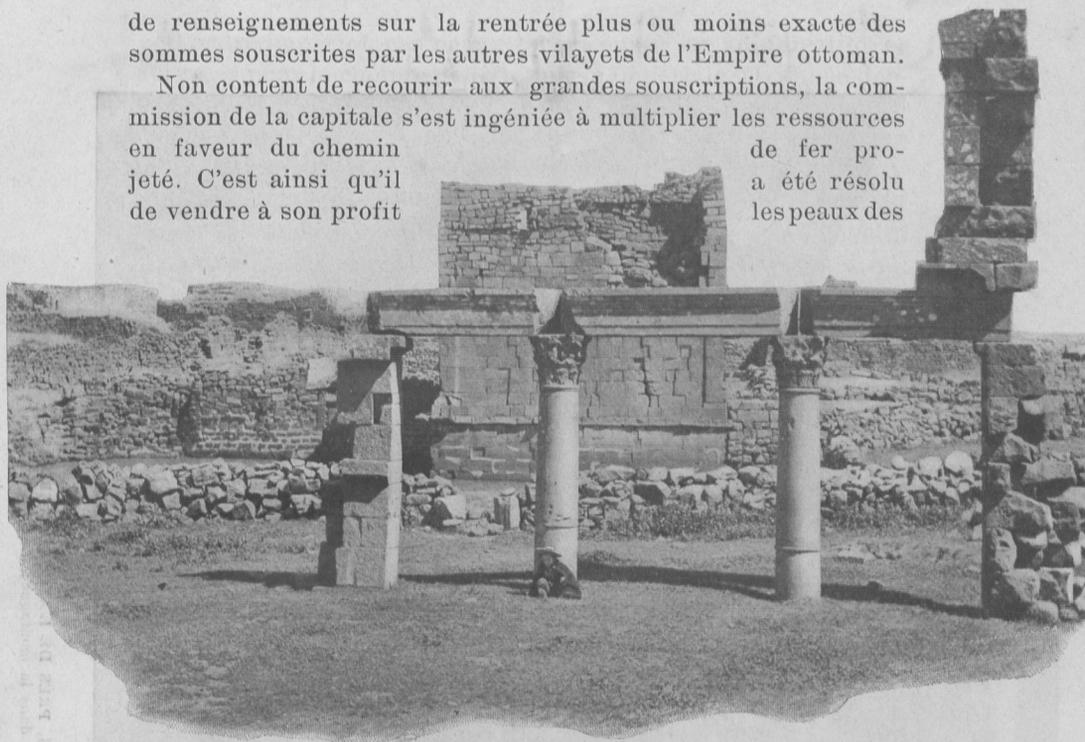
Il semble bien que, jusqu'ici, le vilayet de Beyrouth s'est distingué d'une façon toute spéciale. Le 24 août 1901, il a envoyé à la caisse centrale de Constantinople la somme de 30,000 livres turques (1). Il promettait d'en envoyer encore 10,000 avant la fin de l'année financière courante (mars 1902). Je ne sais si cet engagement a été rempli intégralement. A différentes reprises, le journal officiel de Beyrouth a mentionné des versements partiels effectués par ce vilayet.

A la date du 27 juillet 1901, la province du Hidjâz avait recueilli une somme de 10,000 livres turques. Je ne possède pas

(1) La piastre représente environ 20 centimes. A notre avis, la construction du chemin de fer de La Mecque absorbera au moins un demi-milliard. A ce prix, la souscription menace de s'éterniser.

de renseignements sur la rentrée plus ou moins exacte des sommes souscrites par les autres vilayets de l'Empire ottoman.

Non content de recourir aux grandes souscriptions, la commission de la capitale s'est ingéniée à multiplier les ressources en faveur du chemin de fer projeté. C'est ainsi qu'il a été résolu de vendre à son profit les peaux des



SANAMAIN : RUINES GRÉCO-ROMAINES

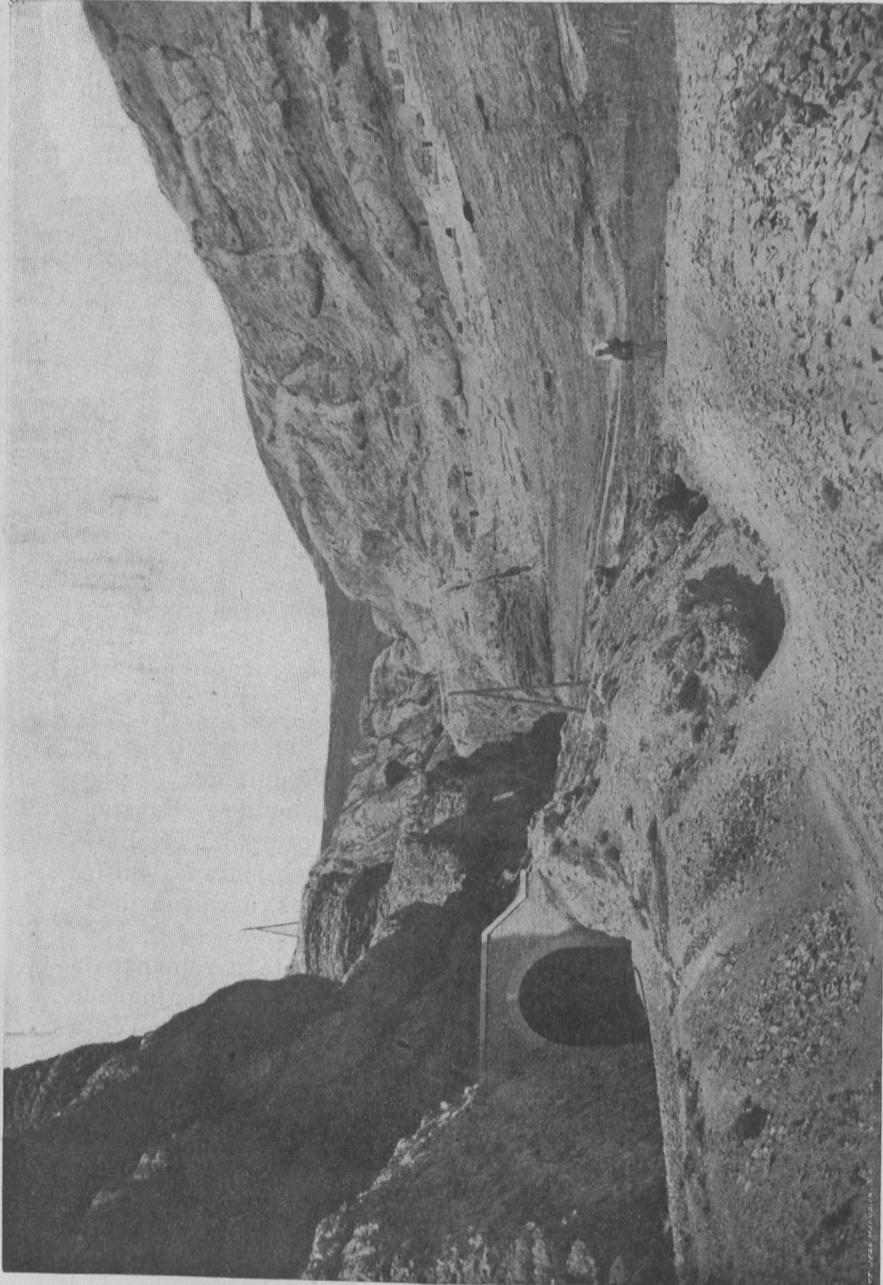
moutons immolés à l'occasion du Courban-Bairam. S'il faut en croire les feuilles turques, cette vente a produit des sommes assez rondes. Ainsi le nombre des peaux recueillies à Constantinople et dans la banlieue, et remises par ordre impérial à la tannerie de Beicoz (1), s'est élevé en quelques jours au chiffre de 20,314, d'une valeur de 213,202 piastres, à raison de 11 piastres la pièce.

Dans le seul vilayet de Smyrne, cette vente a rapporté la somme de 170,000 piastres. Mais, entre tous, s'est distingué le sandjak (préfecture) de Balikesser, lequel a pu envoyer à Constantinople l'importante somme de 179,656 piastres, produit de la vente des peaux du Courban-Bairam.

Plus modeste a été la contribution du vilayet, toujours si troublé, du Yémen; elle s'est bornée à la somme de 4,377 piastres. Chose assez surprenante, l'important vilayet de Beyrouth (2) n'a réuni de ce chef que 12,660 piastres.

(1) Localité près de Constantinople.

(2) Renfermant beaucoup de chrétiens, de chiïtes et autres hétérodoxes musulmans.



LIGNE DE BEYROUTH-DAMAS, PRÈS DE L'ANCIENNE ABILA
A droite, anciens tombeaux creusés dans la montagne; tunnel à gauche.

D'ordre impérial, ces peaux seront mises en adjudication et achetées pour le compte de la tannerie impériale. L'année dernière (1901), la vente des peaux abandonnées par la seule population de la capitale a produit 2,000 livres turques. Cela permet de juger, du reste (1).

Presque chaque semaine, les journaux musulmans discutent de nouveaux projets, destinés à alimenter la caisse du chemin de fer. Ainsi on vient de proposer au grand-vizirat un *laiha* (2), où il est question de réduire à 7 p. c. la bonification de 8 p. c., donnée aux débitants de tabac. Le produit de ce 1 p. c. serait abandonné au profit de la construction de la ligne du Hidjâz. On a également émis l'idée de lui consacrer la ferme de certains monopoles, comme celui du papier à cigarettes, dont il se fait une énorme consommation en Turquie. La plupart de ces dernières propositions n'ont pas encore reçu la sanction de la Sublime-Porte. Celle-ci estime sans doute inopportun d'augmenter le nombre des impositions indirectes.

Parmi les particuliers, le zèle pour la sainte entreprise paraît s'être refroidi. Signalons cependant Mahmoûd-pacha,



GARE DE AIN FIGEH (ANTILIBAN)

(1) A titre documentaire, voici la communication officielle, exposant les précautions destinées « à prévenir les abus » dans la *collecte* et la vente des peaux du Courban-Bairam :

« La haute commission de souscription du chemin de fer Damas-La Mecque a fait imprimer des petits billets dont elle a envoyé un nombre suffisant à la Préfecture de la ville qui est chargée de recueillir les peaux. Celle-ci devra remettre à la commission un nombre égal de peaux.

» Les particuliers sont avertis de ne pas donner des peaux aux fonctionnaires spéciaux sans recevoir un nombre égal de billets.

» Dans les provinces, les billets seront imprimés par les soins de sous-commissions de souscription pour le chemin de fer.

» Dans les endroits où il n'y a pas d'imprimeries, les petits billets porteront le sceau des sous-commissions. »

(2) Projet.

l'Algérien, établi à Beyrouth. Ce personnage a pris l'engagement de verser, au fur et à mesure de la construction pour chaque kilomètre, un medjidie (1). Comme on le voit, le pacha est prudent!

De son côté, l'administration de la Régie des tabacs a versé au ministère des finances la somme de 108,000 piastes, produit de la souscription ouverte parmi ses employés en province. Dans le vilayet de Cossova, les femmes musulmanes de Préchova ont ouvert une souscription dans le même but. Nous en ignorons le résultat. La femme de Makki-bey, *nâib* (grand-juge) de Salonique, a fait don de 107 livres turques au nom de sa fille, récemment décédée. La corporation des portefaix, créancière de l'Etat pour une somme de 8 à 10,000 livres turques du chef de divers transports, a abandonné cette somme au profit de l'entreprise du Hidjâz.



OUVRIERS DU CHEMIN DE FER : SOUDANAIS ET SYRIEN

*
* *

A l'étranger, le mouvement continue. Nous pouvons ajouter quelques noms à la liste des contrées, figurant dans notre dernier article. Nous donnerons plus loin une place spéciale à l'Inde musulmane.

Les musulmans de Mozambique ont voulu aussi apporter leur contribution au chemin de fer du Hidjâz. A la date du 12 mai 1902, elle avait déjà produit 1,161 livres sterling. La souscription demeure ouverte. Nous avons parlé ailleurs (2) de celle des musulmans du Natal. A la fin de l'année dernière, elle avait atteint le total de 1,159 livres sterling et demeure égale-

ment ouverte. Il y a quelque chose de touchant dans les sacrifices d'argent consentis par ces islamites africains en faveur d'une entre-

prise dont ils ne bénéficieront guère, mais que son caractère religieux suffit à leur recommander.

Vers la même époque, les musulmans de Sébastopol (Cri-



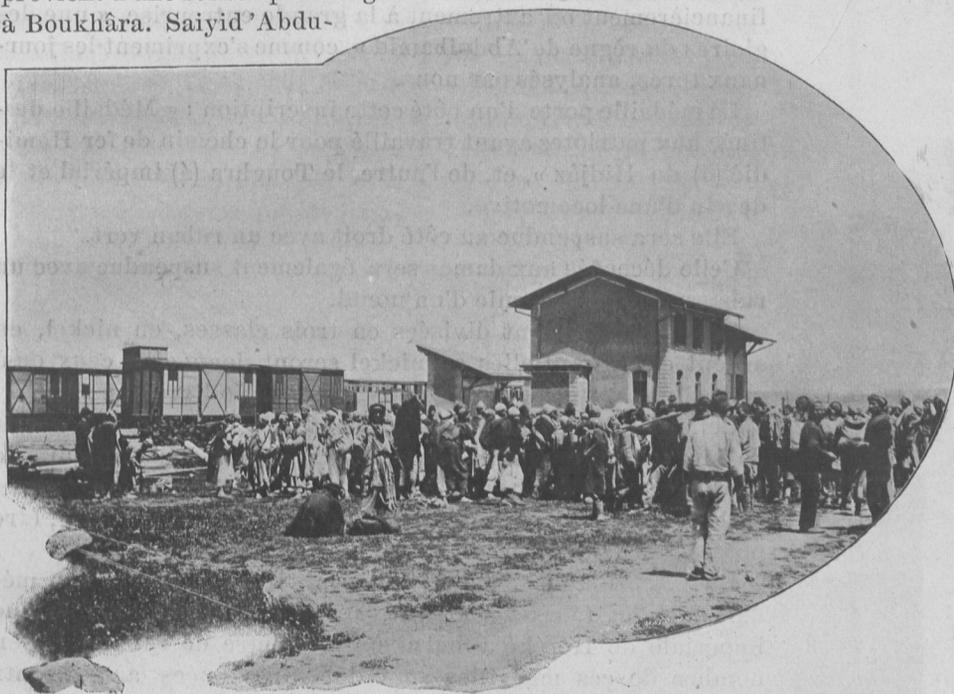
ABORDS D'UNE GARE SYRIENNE CINQ MINUTES AVANT L'ARRIVÉE D'UN TRAIN

(1) Soit 4 fr. 25.

(2) *Missions belges*, 1902, p. 26.

mée), après avoir réuni 200 livres turques, les ont envoyées à la commission de Constantinople par l'entremise du consulat ottoman de Sébastopol.

De son côté, l'ambassade russe auprès de la Porte a remis au ministère turc des affaires étrangères 16,800 livres sterling pour la construction du chemin de fer du Hidjâz. Cette somme provient d'une souscription organisée à Boukhâra. Saiyid'Abdu-



MZAIRIB : BATAILLON DE RECRUES TURQUES
EMPLOYÉES A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DU HIDJAZ

lahad-Khan, émir de Boukhâra, a souscrit pour 100,000 roubles; son fils aîné pour 20,000 roubles et les notables musulmans du Khanat pour 40,000 roubles. Total : 160,000 roubles, soit 16,800 livres sterling. Le 15 avril de cette année, on a également reçu à Constantinople 300 roubles, souscrites par les musulmans habitant Saint-Pétersbourg.

Mais la plus surprenante nouvelle en ce genre, c'est, sans doute, celle recueillie par le journal *Haqiqat* (la *Vérité*), de Constantinople. D'après cette feuille, quelques riches musulmans de Chine, de passage dans la capitale pour se rendre en pèlerinage à La Mecque, feront une donation de 310,000 livres turques à l'entreprise du Hidjâz.

La mission politico-religieuse, envoyée l'année dernière en

Chine par le Sultan (1), portait déjà ses fruits, et les musulmans chinois, les derniers adhérents à l'union panislamique(2), tiendraient à racheter le passé, en offrant cette somme bien forte. *Si non e vero*.

Pour exciter et, en même temps, pour récompenser la générosité des donateurs, d'ordre impérial, une médaille spéciale a été créée. Elle sera décernée à ceux ou celles qui participeront financièrement ou autrement à la grande entreprise, « une des gloires du règne de 'Abdulhamid », comme s'expriment les journaux turcs, analysés par nous.

La médaille porte d'un côté cette inscription : « Médaille destinée aux patriotes ayant travaillé pour le chemin de fer Hamidié (3) du Hidjâz », et, de l'autre, le Toughra (4) impérial et le dessin d'une locomotive.

Elle sera suspendue au côté droit avec un ruban vert.

Celle décernée aux dames sera également suspendue avec un ruban vert, mais garnie d'un nœud.

Ces médailles sont divisées en trois classes, en nickel, en argent et en or. Celles en nickel seront données à ceux ou à celles qui auront souscrit depuis 5 jusqu'à 50 livres turques.

Celles en argent seront accordées à ceux qui auront souscrit de 50 à 100 livres turques et celles en or aux souscripteurs de 100 livres et au delà.

Ces médailles peuvent, en cas de mort de leur titulaire, être portée par leur fils ou fille aînée.

En exécution de ce décret impérial, il a été frappé 300 médailles en or, 15,000 en argent, 30,000 en nickel. La fabrique impériale de Héréké a fourni un kilomètre de ruban (5). Bon nombre de ces médailles sont déjà distribuées aux ayants droit.

*
* *

Depuis longtemps, le gouvernement ottoman songeait à acquérir la ligne de Caiffa-Damas, concédée à une Compagnie anglaise, laquelle avait laissé périmer ses droits. Le rachat fut exécuté au commencement de mars de cette année, au prix de 155,000 livres turques, avec tout le matériel existant et les 7 kilomètres, les seuls construits. La ligne Caiffa-Damas formera un nouvel embranchement du chemin de fer du Hidjâz,

(1) Cf. notre article *L'islam en Chine* dans *Revue de l'Orient chrétien*, 1902.

(2) *Ibid.*

(3) Littéralement *hamédien*, du nom du sultan actuel 'Abdulhamid.

(4) Chiffre impérial : il figure sur les monnaies, timbres, etc.

(5) C'est le terme dont se servent nos journaux.

lequel aura ainsi une issue directe sur la mer, sans dépendre des Compagnies françaises du chemin de fer et du port de Beyrouth. Avec ces dernières, la Porte est en délicatesse au sujet des prix exigés pour le transport du matériel jusqu'à Damas et Mzairîb.

Aux termes d'un iradé impérial, cette nouvelle voie devant être achevée le plus tôt possible, le commandant du 5^e corps d'armée, résidant à Damas, a reçu l'ordre de préparer deux bataillons de génie, à l'effectif de 1,000 hommes chacun, pour travailler à la ligne. On doit, en même temps, engager des ouvriers civils et des prestataires (1), afin de mener à bonne fin cette construction. Les dépenses nécessaires seront fournies par la caisse de la ligne du Hidjâz.

Deux commissions ont été formées : l'une, sous la présidence



VILLAGE ET LAC DE MZAIRIB : A DROITE L'ANCIENNE CITADELLE

de S. E. Rachid-bey, vali de Beyrouth, est chargée de l'administration ; l'autre, présidée par Hamdi-pacha, ancien vali de Bassorah, s'occupera des affaires techniques. Malgré ces décisions impériales et les ordres pressants, venus de Constantinople, rien n'a encore été fait pour l'achèvement de la ligne Caiffa-Damas. Les dernières nouvelles laisseraient même entrevoir l'abandon du projet. On annonce, d'autre part, que le vali de Beyrouth a déjà réuni 3,000 livres turques destinées aux travaux de Caiffa.

*
* *

(1) Chargés de fournir la *prestation* ou corvée.

Dans l'intervalle, les travaux avaient été poussés activement sur la voie du Hidjâz.

Le 1^{er} septembre 1901, anniversaire de l'avènement au trône du Sultan, Nâzim-pacha, vali de Damas et premier membre de la commission syrienne du futur chemin de fer, avait adressé au palais de Yildiz une longue dépêche annonçant l'inauguration de la première section de la voie ferrée, c'est-à-dire un tronçon d'environ 15 kilomètres (1), allant de Mzairîb à Dar'ât. Ce mot d'inauguration voulait dire que la veille une locomotive avait circulé entre ces deux stations.

D'après une autre dépêche, également officielle, « le manque d'eau semblait, au début, compromettre sérieusement la construction en faisant surgir des difficultés pour le transport.

« Mais S. M. I. le Sultan ayant décrété la perforation de puits par sonde ou au moyen d'autres instruments, aujourd'hui douze wagons à citerne transportent l'eau aux points voulus. »

D'énormes quantités de rails et accessoires, commandés en Belgique, arrivaient incessamment à Beyrouth; puis, c'étaient des wagons et des locomotives; et, non plus, comme jadis, par des bateaux allemands ou anglais, mais sous pavillon belge. A partir de novembre dernier, la « Société nationale belge de transports maritimes (A. Deppe) », d'Anvers, a organisé un service mensuel entre cette ville et Beyrouth. Il n'est donc plus vrai de dire que « le pavillon belge est inconnu en Syrie » (2); le développement de la navigation maritime belge constitue certainement un des résultats les plus inattendus du chemin de fer de La Mecque.

A propos de l'entreprise du Hidjâz, les journaux de Constantinople se livrent à des calculs fort curieux, mais, malheureusement, d'un caractère trop technique pour que nous puissions essayer d'en contrôler l'exactitude. Selon eux, « ce qui frappe le plus dans la construction de cette voie, c'est le prix inférieur auquel revient le terrassement de chaque kilomètre. Il ressort des comptes dressés à cet effet que le ballast, le pontage, les travaux de terrassement d'un kilomètre ne coûtent que de 350 à 400 livres. La contre-valeur des traverses, rails, les émoluments d'ingénieurs, la construction de stations n'atteint qu'environ un millier de livres, ce qui fait qu'un kilomètre de la voie ferrée « Hamidié » revient à l'Etat à 1,424 livres. Les sociétés étrangères de chemins de fer payent pour un kilomètre 70,000 francs. La voie ferrée « Hamidié » étant exclusivement (?) construite par des bataillons de chemin de fer, l'Etat bénéficie

(1) Au lieu de 20 kilomètres, comme il est dit dans mon premier article, p. 20.

(2) Voir notre dernier article, *Missions belges*, p. 18, note 2.

de cette façon de 2,491,200 livres turques sur 1,200 kilomètres » (1).

Un iradé impérial (février 1902) ordonnait aux autorités des sandjaks et des caïmacamats, situés à proximité de la voie ferrée, d'expédier sans retard sur la ligne les habitants musulmans de ces districts soumis à la prestation. Aux termes de ce décret, et pour cette construction seulement, les autorités devront refuser les offres faites par les intéressés de payer la taxe d'exonération de la prestation.

Ces mesures, jointes à l'envoi de plusieurs bataillons du génie, portèrent à 8,250 ouvriers et 4,452 soldats, le nombre de ceux qui travaillaient à l'achèvement de la ligne. Le maréchal Kâzim-pacha (2) fut envoyé



en Syrie avec le titre de directeur général des travaux et les appointements de 30,000 piastres par mois. On lui assigna comme aides deux généraux.

Justement satisfait de ces résultats, le Sultan songea à relier le chemin de fer du Hidjâz avec la capitale. A cet effet, des fonctionnaires, au dire des journaux turcs, se sont rendus sur les lieux pour étudier les moyens de raccorder les deux lignes. Nous ne savons si effectivement ces messieurs se sont déplacés. Peine inutile! Le jour où les travaux du futur chemin de fer de Bagdad (3) atteindront Alep, ville destinée à être raccordée à la ligne de Beyrouth-Damas-Hamâ, ce jour-là les désirs du Sultan seront réalisés et les pèlerins de Constantinople pourront aller en wagon, en attendant le sleeping-car, jusqu'à La Mecque.

(1) Le chemin de fer de La Mecque compte au moins 1,700 kilomètres de longueur.

(2) Ou Kiazim-pacha, comme prononcent les Turcs.

(3) Voir dans les *Etudes* (5 juin 1902) notre article : *Le chemin de fer de Bagdad ou la nouvelle route des Indes*.

Comme on l'a vu dans notre précédent article, les principaux ingénieurs, conduisant les travaux de la ligne du Hidjâz, appartiennent aux diverses nationalités européennes (1). Et comme s'il était écrit que le nom de la catholique Belgique serait de plus en plus mêlé à celui de cette entreprise musulmane, le Sultan décida de leur adjoindre une dizaine d'ingénieurs belges.

Il faut bien le dire, depuis quelque temps la minuscule Belgique est bien en cour à Yildiz. Le dernier incident franco-turc a plutôt profité à cette faveur toujours grandissante. Nous ne voudrions en rien diminuer le mérite des Belges. Il nous semble, pourtant, que le crédit dont ils jouissent pour le quart d'heure à Constantinople ne doit pas leur inspirer des sentiments exagérés. Assurément, le Sultan apprécie le caractère sérieux de cette nation, son aptitude aux affaires et, par-dessus tout, la modicité de ses livraisons industrielles, défiant, en matière de chemins de fer, toute concurrence (2). Mais, comme le faisait observer une correspondance d'inspiration certainement officieuse, adressée de Stamboul à l'*Indépendance belge*, la Porte y réfléchira désormais avant de contracter avec des puissances « qui menacent », quand on fait mine de leur résister. Rien de semblable à craindre de la Belgique, laquelle — et pour cause — n'enverra jamais ses cuirassés s'embosser à l'entrée des Dardanelles ou en face du golfe de Smyrne.



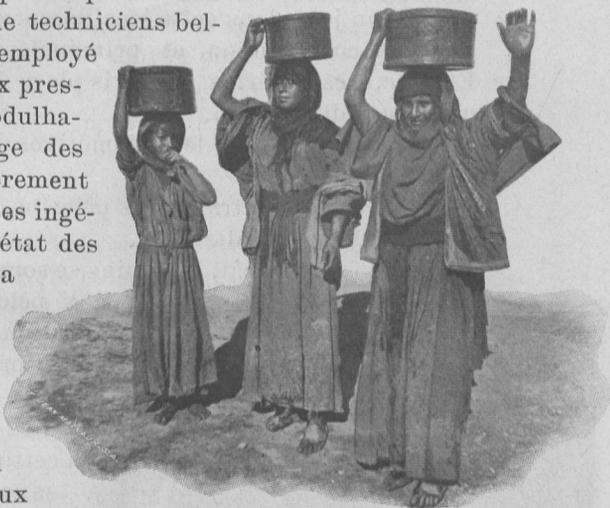
LIGNE DE DAMAS-MZAIRIB : LE LONG DE CHEIKH MISKIN

Non content de lui avoir commandé le matériel de sa ligne « hamidienne », le Sultan verrait avec plaisir la Belgique, à tout

(1) Seule l'Angleterre n'y est pas représentée, je crois.

(2) Nous l'avons déjà dit, le matériel des chemins de fer de l'Empire ottoman sort à peu près exclusivement des usines belges

le moins une Compagnie belge, se charger de l'achèvement de cette entreprise. Des négociations en ce sens ont été, nous le savons, engagées entre Bruxelles et Constantinople. Aboutiront-elles jamais? Cela paraît pour le moins fort douteux. En fait de techniciens belges, un seul est jusqu'ici employé sur la ligne. Cédant aux pressantes instances d'Abdulhamid, le ministère belge des chemins de fer a dernièrement envoyé en Syrie un de ses ingénieurs. Il a examiné l'état des travaux et le tracé de la ligne sur une longueur de 500 kilomètres, ce qui a dû le mener à peu près à la hauteur du golfe de Agaba (mer Rouge). C'est la section la plus importante aux yeux du Sultan, une vraie ligne stratégique, destinée à permettre aux renforts envoyés en Arabie de se passer du canal de Suez.



LE LONG DE LA LIGNE DE LA MECQUE :
BÉDOUINES DEVENUES SÉDENTAIRES

Les impressions du jeune spécialiste belge, nous le savons aussi, ont été favorables. Les terres traversées par la future ligne dans le vilayet de Syrie lui ont paru d'excellente qualité et pourront être assez facilement mises en valeur. Le sous-sol renferme de l'eau en quantité suffisante. Le rapport préparé par l'ingénieur belge nous développera sans doute tout cela. Attendons!

* * *

Il nous reste à parler du retour de la dernière caravane de La Mecque. Cela nous permettra d'exposer l'état actuel des travaux sur la ligne du Hidjâz.

Le 14 mai de cette année, une dépêche du gouverneur général de Damas, adressée à la haute commission de Stamboul, annonçait qu'une partie des pèlerins de La Mecque — à savoir les pauvres et les malades — serait transportée en chemin de fer de la station de 'Ainazzargâ à Mzairîb.

La distance entre ces deux points est d'environ 60 kilomètres à vol d'oiseau. Les travaux étaient donc assez avancés pour permettre le passage de la locomotive. Le 15 mai, le vali de Damas, Nâzim-pacha partit de cette ville au devant de la caravane.

Voici maintenant, d'après une dépêche officielle du 21 mai, signée par Nâzim-pacha et Kâzim-pacha, les détails sur le transport des pèlerins par la nouvelle ligne ferrée :

« Arrivés à 'Ainazzargâ, les pèlerins de la caravane, après un repos d'un jour dans cette localité, ont d'abord visité l'immense ligne en construction et principalement les travaux d'art. Ensuite, ces pèlerins ont pris place dans les dix-sept wagons mis à leur disposition.

» Ceux-ci ainsi que les locomotives étaient décorés aux couleurs ottomanes.

» Au départ des trains, les pèlerins ont crié par trois fois en arabe : « Vive le Sultan ! »

» Arrivés à Darcât, les trains se sont arrêtés pour permettre aux pèlerins d'assister à l'inauguration des travaux de construction de la station de cette localité.



LIGNE CAIFFA-DÂMAS. — EN ATTENDANT LE CHEMIN DE FER

» Des moutons ont été immolés à cette occasion. Puis les trains se sont remis en marche pour arriver à la plaine de Mzairîb. Les pèlerins ont alors rédigé une adresse de remerciement à l'intention de S. M. I. le Sultan et l'ont remise à Kâzim-pacha. »

Entre Damas et Mzairîb,

les terrassements sont ache-

vés depuis plusieurs mois. Mais

la pose des rails et la construction des œuvres d'art n'avancent pas. On ne parle plus du rachat de la ligne parallèle de Damas-Mzairîb ; les prétentions de la Compagnie française ayant été jugées trop élevées, ou les offres du gouvernement trop bas, nous ne savons au juste. Peut-être se décidera-t-on simplement à utiliser cette ligne et à faire commencer la voie de La Mecque à partir de la station actuelle de Mzairîb. Cette solution paraîtrait la plus pratique. L'avenir nous dira si en haut lieu on juge de même.

Soixante kilomètres (1) de voie presque complètement construits, des terrassements sur une longueur de 100 kilomètres :

(1) Le 10 juin, le maréchal Kâzim-pacha annonçait la pose des rails jusqu'au kilomètre 58. Le 14 suivant, on avait atteint le kilomètre 61. Cela ferait un kilomètre par jour ; résultat vraiment satisfaisant ! A la même époque, la Compagnie de Beyrouth-Damas-Hamâ arrivait à poser journalièrement 3 kilomètres de rail. Mais toute comparaison est odieuse !

voilà depuis deux ans (1) le bilan des travaux du chemin de fer de La Mecque!

Les derniers journaux de Constantinople contiennent la nouvelle qu'on procèdera aussi aux travaux du côté de Djiddah (port de La Mecque). Ainsi la ligne serait attaquée par les deux extrémités. Ce serait le meilleur moyen pour activer son achèvement.

II

NOUVELLES CONTRIBUTIONS DES MUSULMANS INDIENS

Le mouvement en faveur de la sainte entreprise paraît également s'être ralenti dans l'Inde musulmane. C'est l'impression se dégageant de la lecture des journaux musulmans, publiés en Turquie. De moins en moins, ils parlent des souscriptions indiennes. Voici les nouveaux renseignements que nous avons pu recueillir : ils compléteront notre article du 1^{er} janvier dernier.

Le 22 avril de cette année, Qadrî-bey, consul général de Turquie à Bombay, arrivé en congé à Constantinople, a versé à la caisse du Hidjâz la somme de 20,802 piastres, offerte par un patriote (*sic*) habitant les Indes.

A la date du 30 mai, on annonçait un nouvel appoint de 400 livres (2), don de la « Société des musulmans indiens ». C'est, paraît-il, le troisième envoi de cette Société.

Mais voici qui sort du commun. Parmi toutes les contrées islamites, aucune n'envoie à La Mecque autant de pèlerins que l'Inde. Leur dévotion satisfaite, beaucoup de ces pieux islamites s'établissent dans la ville sainte, pour y terminer leur carrière terrestre en qualité de « Djâr Allah » ou voisin de Dieu, titre décerné à qui vient mourir à l'ombre de la Kacba. D'autres, plus pratiques, trouvent moyen d'accommoder le ciel avec la terre (3). Ils ouvrent des maisons de commerce à La Mecque, centre d'un mouvement d'affaires important avec les contrées du monde musulman ; ils y acquièrent des propriétés, des maisons, dont le loyer rapporte gros à l'époque du pèlerinage.



MENDIANT MUSULMAN

(1) Les premiers ingénieurs tures, chargés des études préliminaires, arrivèrent à Damas en juin 1900; les travaux de construction furent commencés peu de jours après.

(2) Turques ou sterling? on ne précise pas.

(3) Cfr. l'excellent ouvrage du Dr Snouck, *Mekka*, II, p. 1.

Eh bien! plusieurs de ces notables indiens viennent de céder au chemin de fer du Hidjâz toutes leurs propriétés, sises en cette province. Nous n'en connaissons ni l'étendue ni la valeur, mais

nous croyons pouvoir affirmer, dès maintenant, que le cadeau n'est pas à dédaigner. Il a été accepté avec reconnaissance.



OASIS DANS LE DÉSERT

Au commencement de mars, un comité s'est formé à Madras, sous la présidence du qâdi 'Obaida Shams al-'Olamâ (1). Il avait déjà, à cette date, réuni 6,000 roupies. De son côté, la rédaction du journal indien *Bisé Akhbâr* (2) a envoyé 500 roupies, montant

d'une première liste de souscription. Un autre journal des Indes, nommé *Akhbâr* tout-court, a recueilli 15,600 piastres. Divers musulmans indiens ont fait don de sommes s'élevant à 1,840, 880 et 875 piastres (3) : les petits ruisseaux font les grandes rivières!

Nous avons précédemment (4) signalé le zèle déployé par le mollah 'Abdalqayyoûm de Haïdarabad. Ses efforts, joints à l'appui du Nizâm, ont permis de recueillir 200,000 roupies. Et, comme s'expriment les journaux tures, « la souscription continue toujours ». D'autre part, d'après les informations des feuilles égyptiennes, le même 'Abdalqayyoûm a organisé, dans les provinces dépendant du Nizâm, une nouvelle souscription : elle a déjà produit 35,000 roupies.

Le zèle pieux a gagné jusqu'aux dames musulmanes de l'Inde. Une certaine Letchmi-hanem (5) a donné 4,000 piastres. Une

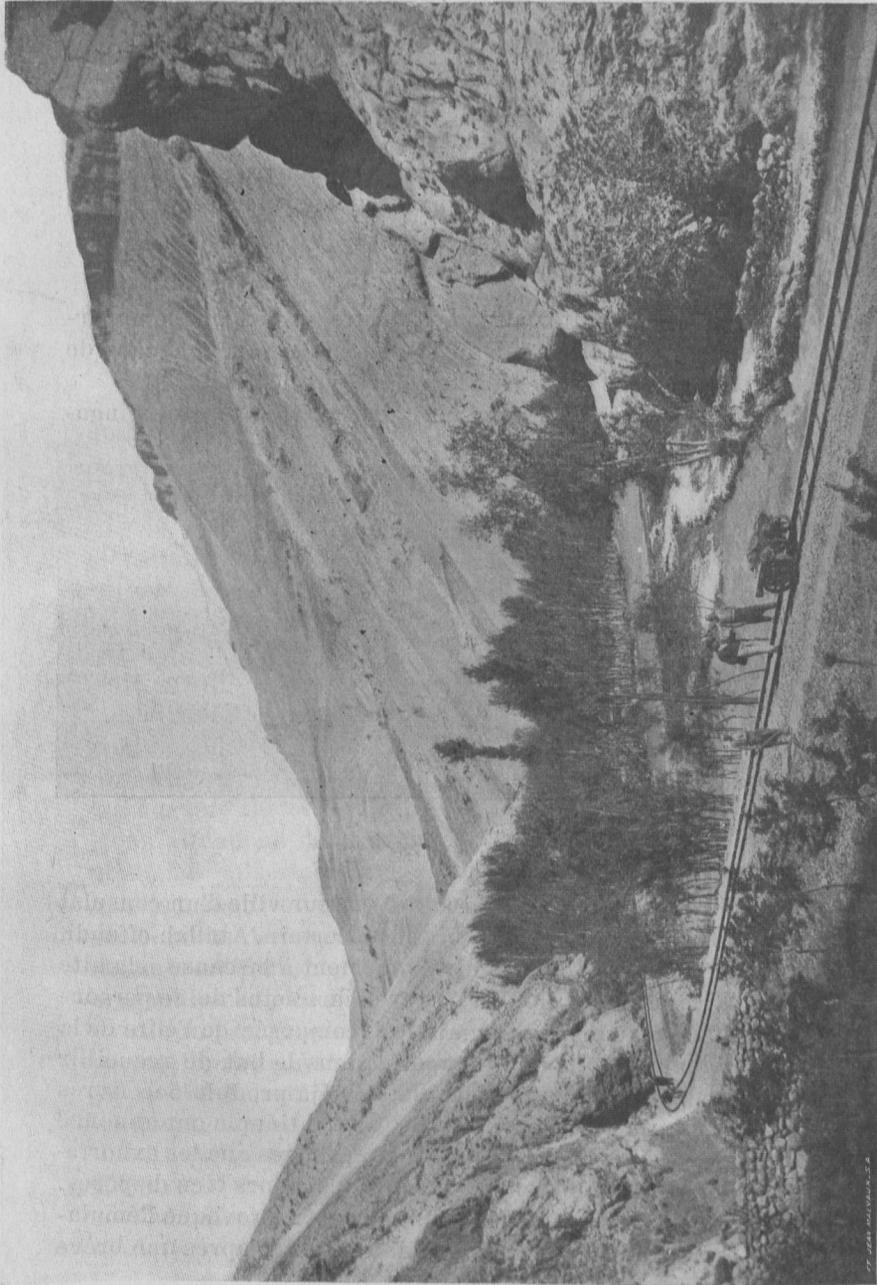
(1) C'est-à-dire *soleil des savants*. Les musulmans indiens affectent ces noms ronflants.

(2) J'ignore où ce journal paraît et aussi l'exacte transcription de la première partie du nom. Quant à la seconde, c'est le terme arabe, signifiant *nouvelles*.

(3) Il n'y a aucun intérêt à consigner ici les noms des donateurs.

(4) *Missions Belges*, p. 22.

(5) *Hanem* signifie dame en ture.



LIGNE DE BEYROUTH-DAMAS : SORTIE DES GORGES DE BARADA

autre dame, sœur de Mohammad Naïb-effendi (1), morte dernièrement aux Indes, a légué 3,050 piastres pour le même but.

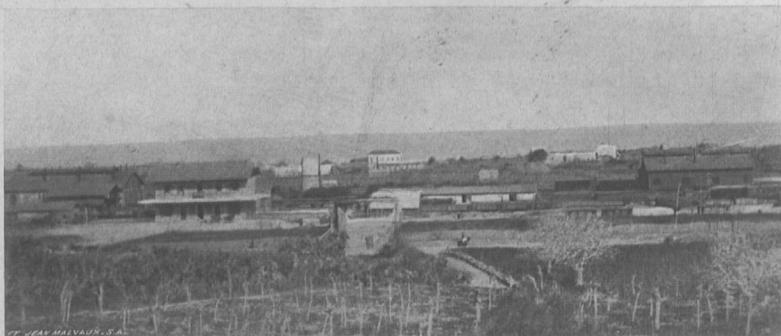
On annonce également que les musulmans des Indes organisent partout des souscriptions pour la construction du chemin de fer de La Meeque.

A cette expression trop générale, nous aurions préféré des détails plus précis indiquant le total des sommes souscrites, et les localités de l'Inde se distinguant par leur pieuse émulation.

* * *

Vu le manque d'informations de cette nature, on nous pardonnera de dire un mot ici de la communauté musulmane de Singapore, quoique cette ville ne relève pas de l'Inde.

A la suite de longues démarches, les mahométans de Singa-



ABORDS DE LA GARE DE BEYROUTH

pore ont fini par obtenir la création en leur ville d'un consulat ottoman. Le premier titulaire en est un certain 'Atallah-effendi, ayant mérité ce poste par son dévouement à la cause islamite dans l'Afrique australe. Un des premiers soins de ce personnage a été de former une commission, composée de l'élite de la population musulmane de Singapore, dans le but de recueillir des souscriptions. La première liste a déjà produit 500 livres sterling. Le 14 mai, les journaux de Constantinople ont annoncé un nouvel envoi de 300 livres turques; preuves que les exhortations d'Atallah-effendi ont rencontré des cœurs bien disposés.

L'exemple des musulmans de Singapore a provoqué l'émulation de leurs coreligionnaires d'Indo-Chine. D'après une brève

(1) Ce doit être un Indien, malgré ce titre turc d'*effendi*. Nous ne savons si cette profusion de titres turcs est le fait des journalistes ottomans ou la conséquence de l'engouement des musulmans indiens.

note du *Stamboul*, ils ont, eux aussi, voulu contribuer à l'entreprise du Hidjâz.

L'officieuse *Mâ'loûmât* est heureusement plus explicite. Elle publie une longue correspondance, envoyée de Niang (Indo-Chine). Plus heureux que nous, nos lecteurs retrouveront sans doute cette localité sur la carte, où nous l'avons cherchée vainement. Pour faciliter leurs recherches, nous allons donner ici la substance de la correspondance indo-chinoise. Elle donnera en même temps une idée de la vitalité de l'islam en ces parages.

A la tête de la souscription, organisée dans l'Indo-Chine, en faveur du chemin de fer de La Mecque, se trouve un certain Mohammad 'Alim. Le correspondant nous apprend que cet effendi, comme il l'appelle, a visité Constantinople et a reçu la 4^e classe de l'ordre du Medjidié : ce n'est donc pas le premier venu.

« La Sublime - Porte, continue-t-il, a récemment ouvert un consulat en Indo-Chine. Les cœurs musulmans ont bondi de joie et de bonheur à la vue de l'invincible drapeau ottoman, emblème sensible de leur union indissoluble avec le centre auguste du califat (1). Nous attendons de la bienveillance miséricordieuse du gouvernement ottoman l'établissement d'un consulat à Bangkok, capitale du Siam, pays renfermant plus de 3 millions de musulmans (2). »

Suit un paragraphe sur le succès de la souscription de Singapore et l'influence acquise par le nouveau consul ture. A l'époque du dernier pèlerinage de La Mecque, 2,000 musulmans sont allés lui demander des passeports.

« La ville de Niang, poursuit le correspondant, renferme 250,000 (!?) musulmans, Arabes et Malais d'origine, ainsi que 100,000 Chinois. Les musulmans malais y possèdent une école et dix-neuf mosquées, sans parler d'une bibliothèque, d'un bain

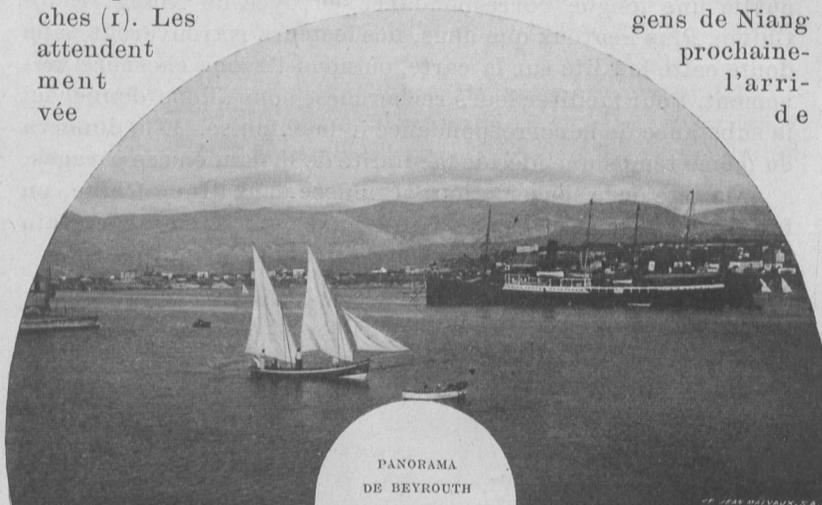


LE CUIRASSÉ ANGLAIS " ROYAL OAK " A L'ENTRÉE DU PORT DE BEYROUTH

(1) Constantinople.

(2) Le Dr H. Jansen (*Verbreitung des Islams*, p.38) donne le chiffre plus vraisemblable de 1 million, principalement des Malais.

et de trois autres établissements d'instruction. Quant aux Européens, ils sont au nombre de 11,000, appartenant à diverses nationalités. On y compte aussi quelques négociants ottomans s'occupant de la vente des tarbouches (1). Les gens de Niang attendent prochainement l'arrivée



Saïd-effendi, consul ottoman de Bombay, invité à présider l'inauguration de la nouvelle mosquée, « la force de l'islam ». Cet édifice a été construit à l'aide de souscriptions, à l'occasion des noces d'argent du calife suprême (2). Il vient d'être achevé avec l'aide de Dieu et la protection du glorieux sultan 'Abdulhamid. »

Voilà ce que nous avons pu recueillir sur la coopération des musulmans indiens et des pays voisins à l'entreprise du Hidjâz. L'appel adressé par le Sultan à ses fidèles continue à y produire des résultats. Un des plus immédiats, c'est de resserrer l'union entre les membres de la grande famille islamite. Quant au reste, l'avenir décidera.

Libres de l'activité fébrile qui agite les races chrétiennes, les populations musulmanes savent patienter. L'idée est éternelle ! Qu'importe un siècle d'attente, quand on a devant soi l'éternité !

Nous apprenons, par le journal *Tamarât*, de Beyrouth, que les princes musulmans indiens ont dû se réunir le 26 juin, date du couronnement d'Edouard VII, à Dehli. Le fameux mollah 'Abdalqayyoûm, maintenant premier chambellan du Nizâm, se proposait d'utiliser cette circonstance pour entretenir ces notabilités de l'entreprise du Hidjâz. Il espère provoquer parmi eux

(1) La coiffure, plus souvent appelée *fez*.

(2) Le Sultan.

une souscription assez élevée pour faire les frais d'une voie ferrée entre Djiddah et La Mecque et de cette dernière ville à Tâïf (1). Le *Tamarât* fait aussi l'éloge du mollah Mohammad Inchâllah-Khan, directeur du journal *Watan (Patrie)*, dont il a été question dans mes articles précédents.

Autre fait divers :

« Le directeur d'un théâtre à Bombay a donné dernièrement une représentation théâtrale au profit du chemin de fer du Hidjâz. La somme de 66 livres sterling produite a été envoyée à la commission centrale de Constantinople. »

Nous avons donc peut-être eu tort d'insinuer plus haut que le zèle des musulmans indiens s'était refroidi. Pour le réchauffer, le Sultan propose la construction d'une ligne Djiddah-La Mecque, dont les pèlerins de l'Inde seront les premiers à profiter; ce qu'on ne peut dire, du reste, de l'entreprise du Hidjâz.



BÉDOUIN

III

CE QU'ON LIT DANS LES JOURNAUX MUSULMANS DE L'INDE

Dans notre dernier article des *Missions belges*, nous avons formulé le souhait de recevoir, par l'entremise des missionnaires, communication des feuilles arabes musulmanes publiées dans l'Inde. En attendant la réalisation de ce désir, voici un extrait du journal *Ar-Riâd*, de Luchnow (2), extrait relatif à l'incident franco-turc terminé par l'expédition de Mitylène. Si nous donnons ici la traduction de cet entrefilet, c'est parce qu'il met à découvert l'état d'âme des musulmans indiens (3). Il vaut toujours la peine de chercher à deviner ce à quoi « rêvent » les peuples auxquels on a affaire.

Voici maintenant la prose de *Ar-Riâd*, écrite dans un arabe sentant l'Inde bien fort. La pensée, néanmoins, se dégage suffisamment claire :

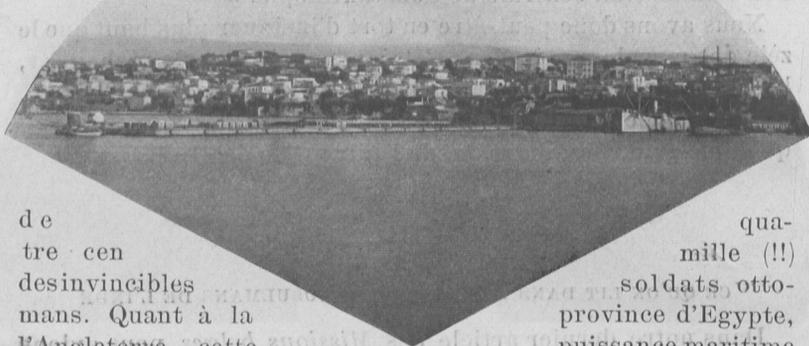
« Le différend franco-turc vient d'amener la rupture des relations diplomatiques entre les deux pays. La France s'est flattée de peser par un coup d'éclat sur les résolutions du gouvernement ottoman, en le menaçant d'une attaque de sa flotte. En même temps, elle a rendu chez elle la liberté de ses mouvements au parti de la Jeune-Turquie. Ces démonstrations peuvent peut-être impressionner les politiques européens. Mais la puissance militaire de la Turquie est trop imposante pour avoir à craindre

(1) Localité au sud-est de La Mecque, dans les montagnes, séjour d'été des Meequois.

(2) Sur cette feuille, voir *Missions belges*, janv. 1902, p. 25.

(3) L'article est du 13 septembre 1901.

de pays comme la France (*sic*), laquelle n'a trouvé que la déroute dans ses démêlés avec la petite (*resic*) Allemagne! Même avec l'aide de ses alliés et de volontaires russes, la France pourrait tout au plus menacer les Dardanelles, les côtes de Syrie et celles du Khédivat d'Égypte. L'attaque des Dardanelles et de la Syrie demande-rait une expédition d'au moins 100,000 hommes, les- quels se trouve- raient en face



de tre cen-qua-
des invincibles mille (!!)
mans. Quant à la soldats otto-
l'Angleterre, cette province d'Égypte,
n'est pas disposée à tolérer des dé-
monstrations hos tiles.

Il faut également renoncer à l'hypothèse d'une attaque contre Djiddah (1) et d'un blocus maritime, interceptant les secours envoyés par mer en Arabie. Le Yémen possède d'innombrables régiments turcs, capables non seulement d'assurer la défense de Djiddah pendant deux ans, mais encore de détruire et de brûler les cuirassés français en un clin d'œil (*sic*).

» Voilà pour la défense! Si maintenant, prenant l'offensive du côté de Tripoli, de Barbarie, l'artillerie ottomane pénétrait dans la régence de Tunis, la France n'aurait qu'à évacuer les côtes du mont Atlas (2), forcée de repousser en même temps l'invasion des Marocains, pénétrant en Algérie et désireuse de venger l'échec du Touat. Plus redoutable serait encore la révolte des musulmans d'Algérie et de Tunisie, opprimés (!) par la France et attendant l'occasion de la revanche. »

Sans commentaires. HENRI LAMMENS, S. J.

Les belles photographies relatives aux lignes de Beyrouth-Damas et du Hauran m'ont été gracieusement communiquées par M. Chapotot, inspecteur au service de la ligne Damas-Hamâ-Prolongements.

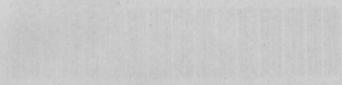
(1) Port de La Mecque.

(2) Traduction littérale. Notre journaliste indien paraît brouillé avec la géographie.





SS
C. H.
C. H.
Rue Terre Neu.
75
Bruxelles
1880



29
1799
1799



ULB Halle

3/1

001 150 022



D: 06 1418 4°

