

COMPAGNIE OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE HODEIDAH-SANAA ET EMBRANCHEMENTS

Création de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI)

LA LIGNE HODEIDAH-SANAA
(*Le Journal des débats*, 13 mai 1909)

D'après une dépêche de Constantinople à la *Gazette de Francfort*, un arrangement vient d'être conclu entre la Porte et un groupe financier français. Cet arrangement est relatif à la construction de la voie ferrée Hodeidah-Sanaa, avec les embranchements de Doubanah et d'Amran.

II^e LETTRE DE HODÉIDAH
(*Revue commerciale du Levant*, 31 décembre 1909)

Hodéidah, le 27 décembre 1909
Port et Chemin de fer de Djébana-Hodéidah Sanaa.
La France au Yémen

Les études du port de Djébana et du Chemin de fer Djébana-Hodéidah-Sanaa, dont ci-joint tracé, seront terminées vers le mois de mars prochain. Elles sont actuellement assez avancées. La haute direction en est confiée à MM. G. de Violini, ingénieur Italien, et A. Béneyton, ingénieur français, du Syndicat des études de chemins de fer en Turquie. Deux brigades opèrent de Djébana vers Sanaa et deux autres de Sanaa vers Hodéidah ayant pour point de jonction la vallée de Sanfour. Les chefs de brigade, MM. Astier et Lejeune, sont des Français. MM. Fini et de Violini fils, sont des Italiens.

On espère pouvoir commencer les travaux de construction aussitôt après que les études seront terminées et approuvées par le Gouvernement, c'est-à-dire vers octobre prochain. La voie aura un écartement de 1 m. 05.

La concession du port et du chemin de fer de Djébana-Hodéidah-Sanaa a été accordée, comme on le sait, à la Banque française pour le commerce et l'industrie, dirigée par M. Georges Grandjean.

Il est inutile d'insister sur les bienfaits et les avantages matériels et moraux que la construction et l'exploitation de ce chemin de fer procureront au pays et au Gouvernement, ceux-là étant évidents. Les travaux occuperont une grande partie de la population indigente et amèneront sur les lieux beaucoup d'étrangers, notamment des ingénieurs, des entrepreneurs et des ouvriers français.

Notre pays n'est pas suffisamment représenté à Hodéidah ou l'Italie et l'Angleterre entretiennent des consulats. Nous n'avons eu qu'un agent consulaire et encore il n'est pas français ; l'érection d'un consulat de France à Hodéidah s'impose aujourd'hui plus que jamais.

E. Roche.

QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Le Chemin de fer Hodéidah-Sanaa
(*La Constitution*, 24 octobre 1910)

Il a été beaucoup question, les derniers temps, du Chemin de fer Hodéidah-Sanaa, dont la concession est poursuivie, depuis longtemps déjà, par un groupe de capitalistes à la tête desquels se trouve la Banque française pour le commerce et l'industrie. Les pourparlers continuent, en effet, entre ce groupe et le ministère du commerce et des travaux publics, mais une entente définitive n'est pas encore intervenue. Le moment semble donc opportun pour examiner quel est l'intérêt que présente la ligne projetée, sur quelles bases reposent les conventions déjà intervenues entre le gouvernement et le groupe demandeur, et en quoi réside le différend entre les deux parties.

L'idée de construire un chemin de fer au Yémen partant de Hodéidah pour aboutir à Sanaa et, de là, remonter vers Amran où se ferait la jonction avec les prolongements projetés de la ligne du Hédjaz, n'est pas nouvelle.

Cette ligne présente, en effet, un triple intérêt économique, stratégique et politique.

Au point de vue économique, la construction de la ligne Hodéidah-Sanaa et l'établissement d'un port bien outillé sur la mer Rouge présentent une grande importance. Autant, en effet, la région voisine des côtes est aride et déserte, autant les hauts plateaux du Yémen offrent de grandes ressources.

Les transactions commerciales y sont, déjà variées et nombreuses, et malgré les désavantages que présentent Hodéidah ou les ports voisins, au point de vue maritime, le trafic y est actif.

Mais c'est surtout vers Aden, mieux outillé et desservi par les Compagnies de navigation, que se dirigent la plupart des caravanes venant de l'intérieur : il suffirait de l'établissement d'une voie ferrée pour détourner tout ce trafic vers Hodéidah et un port à installer à proximité.

La facilité des communications activerait très rapidement le développement économique de toute cette région qui a été, jusqu'ici, complètement délaissée, et cela d'autant plus que la construction d'un chemin de fer aurait pour effet de mettre fin aux pillages incessants des nomades qui dévastent cette région et qui menacent sans cesse la sécurité des caravanes.

Et cette question d'établir l'ordre et la tranquillité dans cette province, qui est dans un état de révolte latente, n'est pas une des considérations les moins importantes qui ont milité, depuis longtemps, en faveur de l'établissement de cette voie ferrée.

Mais l'ancien régime s'accommodait de compromission même avec les tribus rebelles et se préoccupait fort peu du développement, économique du pays ; le nouveau régime se devait de mettre fin à cette situation déplorable.

Aussi les pourparlers entre le ministre des travaux publics, qui était alors Noradounghian effendi, et le groupe français, au nom et pour compte duquel agissait David Elie Léon bey, représenté par M. Jacques Ménasché ¹, aboutirent le 22/4 septembre 1909 à un contrat préliminaire et à un projet de convention définitive, en vue de l'établissement d'un chemin de fer à voie de 1 m. 05, entre Hodéidah et Sanaa, et de deux embranchements, allant l'un vers la baie de Djébanah et l'autre vers Amran, ainsi que des installations maritimes suffisantes à établir dans la baie de Djébanah, pour permettre l'embarquement et le débarquement des voyageurs, des soldats de terre et de mer, ainsi que des marchandises, du matériel et des munitions de guerre.

¹ Jacques Menasché : marié en 1902 à Constantinople avec Naïlé Davoud. Ancien haut fonctionnaire de l'Empire ottoman, puis banquier et administrateur de sociétés à Paris. Fondateur de Jacques Menasché & Cie, Paris (1926-1933) :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Jacques_Menasche.pdf

Une loi publiée au « Journal officiel » le 21 août/6 septembre 1909 approuvait ces conventions ; elle avait pour but de charger le demandeur des études à faire, d'établir le mode de rémunération de ces études et de fixer les conditions dans lesquelles la concession serait octroyée.

D'après le contrat préliminaire, dans un délai maximum de 10 mois compté à partir de la date de la publication de la loi ratifiant ces contrats, le demandeur devait présenter au ministère des travaux publics l'avant-projet des travaux à entreprendre.

Les études furent aussitôt commencées sous la surveillance d'ingénieurs délégués par le ministère et l'avant-projet fut présenté en dû temps.

.....

LES ENTREPRISES FRANÇAISES EN TURQUIE

La nouvelle ligne Hodeidah-Sanaa

(*L'Information financière, économique et politique*, 11 novembre 1910)

Constantinople, le 26 octobre 1910.

Il serait déplorable que la rupture des pourparlers franco-turcs pour l'admission à la cote officielle de la Bourse de Paris, du nouvel emprunt nuisît aux nombreuses entreprises françaises en Turquie, déjà existantes, et qui fonctionnent si admirablement, ou à celles actuellement en voie de formation. Car il semble qu'il y a une menace dans le dernier article que vient de consacrer le *Canin*, l'organe inspiré du comité « Union et Progrès », le parti au pouvoir, et qui reçoit ses inspirations directement de Djavid bey, le ministre des finances, ami intime de Djahid bey, son directeur. Parlant de la rupture des pourparlers franco-turcs, ce journal dit nettement : « Nous ne voyons pas ce que la France a pu gagner en nous obligeant de conclure notre emprunt dans un des pays de l'Europe Centrale. Par contre, nous savons bien ce qu'elle y a perdu ; mais nous nous abstenons d'en parler à l'heure où les négociations de l'emprunt viennent d'être rompues. »

Tel est le langage, presque combinatoire, du *Canin*. Il faut espérer que l'ambassade de France prendra ses moyens, pour qu'il reste sans effet. L'une des entreprises françaises en formation, qui aurait à en souffrir, est celle, assurément intéressante, du chemin de fer Hodeidah-Sanaa, dont la concession est demandée par un groupe français, à la tête duquel se trouve la Banque française pour le commerce et l'industrie. Cette affaire est sur le point d'aboutir, et une convention définitive, sauf approbation du Parlement turc, doit être incessamment, signée entre le représentant du groupe demandeur et Haladjian effendi, le ministre du commerce et des travaux publics. Les pourparlers avaient commencé, il y a plus d'un an. Ils furent surtout vivement activés par l'ancien ministre des travaux publics, Nouralounghian effendi, qui signa même, le 4 septembre 1909, une convention préliminaire et un projet de convention définitive, en vue de l'établissement d'un chemin de fer à voie de 1 m. 05, entre Hodeidah et Sanaa, et de deux embranchements, allant l'un vers la baie de Djébanah et l'autre vers Amran. La Compagnie concessionnaire doit établir des installations maritimes suffisantes dans la baie de Djébanah, pour permettre l'embarquement et le débarquement des voyageurs, des soldats de terre et de mer, ainsi que des marchandises, du matériel et des munitions de guerre.

Cette convention ou plutôt ce contrat préliminaire chargeait les demandeurs de faire les études préalables et le tracé de la nouvelle voie ferrée, avec obligation pour eux d'avoir à les soumettre au ministère des travaux publics dans un délai maximum de dix mois, à partir de la date de publication de la loi, ratifiant ce contrat. Cette loi parut à l'*Officiel* de Turquie le 6 septembre de l'année dernière. Le 6 septembre de cette année, l'avant-projet du groupe demandeur devait être au ministère des travaux publics. Il le

fut bien avant, car les travaux furent poussés très activement par les ingénieurs du groupe demandeur, sous la direction d'ingénieurs délégués par le ministère. La loi parue dans l'*Officiel* de Turquie prévoyait une indemnité pour ces travaux, dans le cas où la concession ne serait pas accordée en définitive à ce groupe.

Il convient de relever ici l'importance exceptionnelle de cette nouvelle voie ferrée, appelée à donner un très sérieux rendement. Elle a, tout d'abord, une importance politique considérable, en ce sens qu'elle permettra au gouvernement central de pacifier plus aisément cette contrée qui fut et est encore en constante rébellion contre l'État. Par le moyen de la voie ferrée, le gouvernement pourra transporter aisément au point voulu et à temps les troupes requises, pour donner aux rebelles la leçon qu'ils méritent. Ce sera là le commencement de la pacification certaine de tout le Yémen et du Hedjaz. Cette ligne présente également un grand intérêt économique, celui qu'envisage surtout le groupe demandeur. En effet, l'intérieur du Yémen est très productif, surtout sur les grands plateaux de cette région, mais faute de communications avec les ports turcs de la mer Rouge, les caravanes très nombreuses qui transportent les produits du Yémen prennent toutes le chemin d'Aden, à cause, précisément aussi, de la sûreté de ce port et de son outillage. Les navires marchands européens y font escale régulière, ce qui n'est nullement le cas, ni pour Djeddah, ni pour Hodeidah. Avec la nouvelle voie ferrée Hodeidah-Sanaa et l'amélioration certaine du port de Hodeidah, qui aura lieu, ce trafic, excessivement important, sera détourné au profit des ports turcs de la mer Rouge. La ligne est appelée ainsi à donner un rendement considérable. Elle sera aussi reliée par Amran, aux prolongements projetés de la ligne de Hedjaz. Ce sera là aussi une nouvelle source de profits pour la société concessionnaire qui viendra augmenter ainsi le nombre des sociétés françaises fonctionnant en Turquie.

LA LIGNE FERRÉE DU YEMEN (*La Jeune Turquie*, 22 février 1911)

Le ministère des travaux publics a été informé que les ingénieurs chargés par la Compagnie française concessionnaire, de la ligne ferrée Hodeidah-Sanaa, sont partis depuis le 12 d'Aden pour Hodeidah.

Une entente est intervenue entre l'état-major général de l'armée, la direction des chemins de fer du ministère des travaux publics et la Société française concessionnaire du chemin de fer au Yémen [*sic*], en ce qui concerne la quantité des wagons, locomotives et autre matériel que la Société aura sur cette ligne.

CHRONIQUE FINANCIÈRE (*La Gazette*, 20 mars 1911)

On annonce que le traité entre le gouvernement turc et le groupe financier Rouvier aurait été signé le 13 mars. Le groupe Rouvier avance au gouvernement turc 50 millions de livres garanties par les douanes. Il reçoit en échange, d'une façon définitive, la concession du chemin de fer de Hodeidah à Sanâa avec une garantie kilométrique.

LA LIGNE FERRÉE DU YEMEN (*La Jeune Turquie*, 2 avril 1911)

Par arrêté du 31 mars 1911, M. Renard (Pierre), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe, détaché au service du ministère des colonies, et remis par cette administration à la disposition du département des travaux publics, a été placé, sur sa demande, dans la situation de congé, hors cadres, à dater du 1^{er} avril 1911, pour occuper les fonctions de directeur de la Compagnie ottomane du chemin de fer de Hodeidah-Sanaa, et embranchements.

CHEMIN DE FER D'HODEIDAH-SANAA
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 mai 1911)

L'administration des Douanes ottomanes vient de faire effectuer entre les mains de la Banque Française pour le Commerce et l'industrie le premier versement mensuel de 3.333 liv. turques provenant des Douanes d'Hodéïdah et affecté à la garantie de l'emprunt du chemin de fer Hodéïdah-Sanaa et embranchements.

EMPRUNT OTTOMAN 4 % DU CHEMIN DE FER HODEIDAH-SANAAH ET
EMBRANCHEMENTS
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 mai 1911)

Un avis émanant de la Chambre Syndicale des Agents de Change mentionne qu'à partir du 18 courant, les 42.850 obligations nos 1 à 42.850 faisant partie de l'Emprunt ottoman 4 % du Chemin de fer Hodeïdah-Sanaah et embranchements, d'un montant total de 22.727.500 francs de capital nominal, seront admises aux négociations de la Bourse au comptant et inscrites à la première partie de la Cote officielle.

Le chemin de fer de Sanaah à Hodeidah ? Cette dénomination n'a pour la majeure partie des capitalistes susceptibles de s'intéresser à l'émission des obligations en question qu'une signification bien imprécise. Il s'agit là de deux des principales pour ne pas dire des deux principales cités de l'Arabie, des métropoles de l'Arabie heureuse suivant la dénomination des anciens géographes.

Pour n'être que tard venue à la civilisation, l'immense Péninsulaire arabe qui borde la mer Rouge et fait politiquement partie de l'Empire ottoman n'en recèle pas moins des richesses dont l'énumération ne peut guère être tentée dans un cadre aussi étroit. Le fanatisme religieux lésait les habitants, l'absence de moyens de communication, la terreur même qu'éprouvaient à pénétrer dans l'intérieur de la contrée les voyageurs européens ont pendant bien longtemps retardé la mise en valeur du pays. Il n'en est pas moins vrai que l'hinterland renferme de vastes régions aussi fertiles que nos meilleures terres africaines, des oasis où l'irrigation a accompli des merveilles, des chaînes de montagnes riches en mines métallifères et des gisements de phosphate en tous points comparables à ceux qui font actuellement la fortune de la Tunisie.

Il n'est évidemment pas de meilleurs moyens de mettre en valeur une région aussi susceptible d'être cultivée que de créer à sa périphérie des lignes de chemins de fer de pénétration. Ainsi s'opère la fusion des races, ainsi se mêlent les civilisations. La tentative récemment faite par le groupe bancaire qui patronne le chemin de fer en question était à bien des titres digne d'être notée.

Les plus sérieuses garanties ont été affectées par le gouvernement ottoman à l'emprunt de 22 millions 1/2 de francs qui a servi à construire le premier tronçon d'une longueur de 120 kilomètres de la ligne Hodeidah-Sanaah et embranchements. La concession a été accordée à la Compagnie pour une durée de ans et d'importantes firmes métallurgiques ont été chargées de la construction du réseau.

Une convention financière intervenue entre le gouvernement ottoman et la Compagnie du Chemin de fer assure de façon absolument régulière le paiement de l'intérêt et de l'amortissement de l'emprunt précité. Comme première charge, de manière exclusive, irrévocable et inaliénable de sa part, le gouvernement a affecté au service dudit Emprunt une somme de 40.987 livres turques (environ 930.000 francs) qui doivent être prélevées sur les recettes des douanes des circonscriptions de Hodeidah et de Djebanah. Ces recettes, qui se chiffrent à environ 48.600 livres turques, 1.104.000 francs sont actuellement libres de toutes charges ou affectations quelconques.

Tous les mois ces revenus seront versés par les soins de la Direction Générale des Douanes dans les caisses de la banque générale française. La somme versée au mois d'avril a été de 76.000 francs.

Dans le cas où les versements faits seraient insuffisants — rappelons qu'ils sont de 20.000 livres turques par semestre pour la période allant jusqu'au 1^{er} octobre 1914 et de 20.493 livres turques à partir de cette date jusqu'à complète extinction du capital de l'Emprunt — la différence sera comblée par les revenus généraux de l'Empire Ottoman.

Il s'agit donc bien là d'un placement parfaitement sûr et gagé dans lequel interviennent deux sortes de garanties : 1° Une garantie spéciale provenant, des recettes douanières des circonscriptions de Hodeidah et de Djebanah ; 2° Une garantie générale du gouvernement ottoman.

*
* * *

Il n'est pas sans intérêt d'indiquer les principales modalités de ces obligations. Les titres sont créés jouissance le 1^{er} avril 1911 et l'intérêt en est payé semestriellement les 1^{er} avril et 1^{er} octobre de chaque année. Le premier coupon sera mis en paiement le 1^{er} octobre prochain. Les obligations sont amortissables en 95 ans à partir du 1^{er} avril 1915 par voie de rachats au-dessous du pair ou, si leur cours est au pair ou au-dessus, par tirages au sort annuels qui auront lieu le 1^{er} février de chaque année, avec remboursement à 500 francs le 1^{er} avril suivant. L'emprunt est convertible jusqu'au 1^{er} janvier 1921 mais peut-être remboursé au pair à toute époque.

Les obligations et leurs coupons de 20 francs par on sont à tout jamais exempts de taxe, d'impôt et de timbre dans l'Empire ottoman ; ils sont également exempts de tous impôts français actuellement existants. »

Le taux du placement ressort à 4,39 % net sur la base d'un prix de 455 francs. Il existe en outre une marge de remboursement d'autant plus intéressante que l'amortissement commence, nous l'avons vu, à partir du 1^{er} avril 1915.

Il s'agit là, nous le voyons, d'une valeur parfaitement garantie — la garantie est double — et d'un rendement attrayant.

NOUVELLES FINANCIÈRES DE CONSTANTINOPLE
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 septembre 1911)

Constantinople, 5 septembre.

.....

La construction de la ligne Hodeïdah-Sanaa, concédée, comme on le sait, à des capitalistes français, est poussée très activement malgré les difficultés de toutes sortes, qui sent rencontrées pour la construction, très difficile, de cette ligne. Les dépenses qui ont déjà été faites depuis quelques mois que cette construction a commencé, ont atteint le chiffre respectable de près de 80.000 livres turques, presque deux millions de francs. Le gouvernement turc a déjà nommé son commissaire impérial près de cette ligne. C'est l'ingénieur Vely bey, attaché à la section des chemins de fer au ministère, des travaux publics. Il quitte aujourd'hui notre ville, pour rejoindre son poste.

BFCI

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 décembre 1911)

.....
Nous avons acquis de la Compagnie Ottomane du Chemin de fer Hodeïdah-Sanaa 42.850 obligations de 500 francs, constituant un emprunt direct du gouvernement ottoman, garanti par les douanes de la circonscription d'Hodeïdah : le produit de cet emprunt est destiné à la construction, par un groupe français, d'un premier tronçon de 120 kilomètres, ainsi qu'aux installations maritimes du port de Djebanah. Nous avons, avec le concours de la Société Centrale des Banques de Province, procédé à l'émission de cet emprunt qui a été réalisé avec succès.

Un nouvel incident franco-italien

La flotte italienne aurait bombardé et détruit un établissement français
(*L'Écho de Paris*, 4 février 1912)

De graves nouvelles, dont on n'a pas encore eu confirmation au ministère des affaires étrangères, sont parvenues hier à Paris. Si elles sont vraies, comme nous avons tout lieu malheureusement de le craindre, nous nous trouverons en présence d'un nouvel et inadmissible attentat contre les intérêts français. Après les incidents du *Carthage*, du *Manouba* et du *Tavignano*, ce serait à se demander-si on ne poursuit pas, en Italie, de propos délibérés, une politique antifrançaise.

L'Écho de Paris publiait hier, en « Dernière Heure », la dépêche suivante de son correspondant londonien :

« Les Italiens ont ordonné à la compagnie française chargée de la construction du port et du chemin de fer de Ras-el-Kebib d'abandonner ses travaux et d'évacuer la place dans cinq jours. »

« Une chaloupe appartenant à ladite compagnie a été saisie. »

« Les Italiens auraient mis à exécution les menaces qu'implique cette information. Les constructions et les voies ferrées seraient détruites. Les dégâts s'élèveraient à plusieurs millions. Le personnel — en majorité français — de la compagnie se trouverait sans abri.

Comme on le voit, l'agression serait caractérisée. Aucun événement n'autorisait les Italiens à bombarder des établissements français. Dans les circonstances actuelles, tout, au contraire, devait être tenté pour éviter avec nous de nouvelles difficultés. — A. M.

Derniers renseignements

Le ministère des affaires étrangères ne possédait, dans la soirée, d'autres renseignements que ceux que lui avait communiqués la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Hodeidah, Sanah et embranchements.

Ces renseignements étaient les suivants. Le gouvernement italien aurait, le 27 janvier dernier, en vue d'assurer le blocus du littoral ottoman de la mer Rouge, intimé aux agents de cette compagnie l'ordre d'évacuer les ports. Le délai imparti de cinq jours étant expiré, les établissements auraient été bombardés, tout le matériel naval et fixe détruit, le matériel roulant endommagé. Les dégâts seraient évalués à 12 millions de francs. Quant au personnel français, composé d'une quarantaine de personnes, dont 13 ingénieurs, il aurait eu à subir des mesures de rigueur des autorités navales italiennes.

M. l'Épine, secrétaire général de la Banque française du commerce, a communiqué au gouvernement les renseignements qui lui avaient été envoyés sur cet incident par les agents, à Aden, de la Société française du chemin de fer d'Hodeidah et du port de Djebana.

Sur le conseil de M. René Baudon [Boudon], président du conseil d'administration de la Banque française du commerce, où il avait succédé à feu M. Maurice Rouvier, nous avons cherché à rencontrer dans la soirée M. Albert del Porto ², banquier, représentant à Paris de la société lésée. Mais M. del Porto était parti en voyage. Dès que les faits auront été éclaircis, le gouvernement français fera les représentations qu'il jugera opportunes.

CE SONT LES TURCS QUI PAIERONT (*L'Intransigeant*, 6 février 1912)

Chez M. del Porto, président du Syndicat de construction du chemin de fer de Hodeidah à Sanaa, le fondé de pouvoir nous a fait les déclarations suivantes :

— Le Syndicat de construction est entièrement français ; il forme une société française, avec des capitaux français, des ingénieurs français et du matériel français. Peut-être un ou deux Italiens sont-ils intéressés à l'affaire, mais la Société est bien française et non franco-italienne. La Société doit remettre les sections construites au gouvernement ottoman, qui est responsable des dégâts causés par le bombardement.

Les obligations d'État du chemin de fer de Hodeidah à Samoa sont d'ailleurs garanties par les douanes.

NOUVELLES FINANCIÈRES DE CONSTANTINOPLE (*L'Information financière, économique et politique*, 16 février 1912, p. 5)

Constantinople, 7 février 1912

Le chemin de fer Sanaa-Hodeidah

Le bombardement des installations du port de Hodeidah, par la flotte italienne, après la déclaration du blocus de la côte, a donné lieu à divers racontars, et surtout à beaucoup d'exagération, concernant la valeur des dommages ainsi causés. Il ne fallait pas oublier, tout d'abord, qu'il y avait peu de temps, relativement, que la Compagnie de cette voie ferrée avait commencé la construction du port même de Hodeidah, et celle de la gare centrale dans le port même. D'ores et déjà, il convenait de se limiter dans l'évaluation des dommages causés. C'est de Paris que nous est venue la première

² Albert Del Porto (Constantinople, 1857-Paris, 1945) : banquier à Paris : www.entreprises-coloniales.fr/empire/Del-Porto_Leon_Mutignon.pdf

nouvelle du bombardement de Hodeidah, comme aussi celle du blocus de la côte de la mer Rouge. Les Italiens ont, en effet, coupé le câble qui reliait Constantinople à Hodeidah, par Port-Saïd, et quant aux nouvelles à expédier par la voie des terres, à l'intérieur, elles mettent beaucoup de temps à parvenir, les lignes aériennes faisant défaut entre Hodeidah et l'extrême limite de la Palestine. C'est, par courriers, que l'on expédie ces nouvelles, au premier poste télégraphique, d'où elles sont télégraphiées par diverses étapes jusqu'à Constantinople.

Dès la première nouvelle du bombardement de Hodeidah, je me suis rendu à la direction, ici, de la Compagnie du chemin de fer Sanaa-Hodeidah, qui la représente auprès du gouvernement ottoman. Là, on m'a déclaré aussitôt n'avoir aucune nouvelle directe de Hodeidah, mais que l'on savait d'une façon précise que les ingénieurs français et tout le personnel, de sujétion étrangère, à leur service, avaient déjà quitté Hodeidah, à la suite du délai qui leur avait été donné par la flotte italienne. Au sujet des dégâts, on m'a ajouté que le chiffre de 12 millions de francs, donné par les dépêches de Paris, était fortement exagéré. Il fallait cependant attendre pour préciser à cet effet, sans toutefois que la valeur des dégâts puisse jamais atteindre ce chiffre.

À ma question de savoir, à qui la Compagnie allait s'adresser pour réclamer des dommages-intérêts, on m'a répondu aussitôt que c'était indubitablement au gouvernement ottoman. La Compagnie du chemin de fer Sanaa-Hodeidah, quoique formée par des capitalistes français, est une Compagnie ottomane, sujette aux lois de l'Empire, et ne reconnaissant que le seul gouvernement ottoman. C'est donc à lui, que nous allons soumettre notre protestation, et c'est à lui à voir ensuite, s'il doit la faire appuyer diplomatiquement par la France, auprès de l'Italie. Le côté extérieur de la question ne regarde que la Sublime Porte et le quai d'Orsay.

Effectivement, l'agent de la Compagnie à Constantinople soumettait bientôt au gouvernement ottoman, par le ministre des finances, une protestation en règle, pour les dommages causés par le bombardement aux installations de la Société. Dans cette protestation, il réclame une indemnité bien moindre et dont je vous ai déjà télégraphié le chiffre. Le gouvernement a pris acte de cette protestation, et de la demande d'indemnité, qui y était formulée, notifiant qu'il fera connaître ultérieurement sa réponse aux intéressés. D'autre part, le bombardement des travaux de cette Société a motivé le communiqué officiel suivant du ministère des finances [déjà cité en page 2] :

« Quelques agences télégraphiques et certains journaux ont annoncé que, par suite du blocus du littoral de Hodeidah par l'Italie, et le bombardement de Djebana, le paiement des coupons des obligations de l'emprunt de chemins de fer de Hodeidah-Sanaa et embranchements, garanti par les recettes des douanes de Hodeidah, ne pourrait se taire. La garantie de cet emprunt n'est pas uniquement constituée par les recettes de ces douanes, mais la convention porte que les recettes générales du Trésor, en cas d'insuffisance, parieront la somme nécessaire au paiement. En outre, comme il n'y a aucune différence entre cet emprunt et les autres emprunts de l'Etat ottoman, les coupons seront payés régulièrement, dans les limites des conditions existantes. Et même, le paiement du coupon échéant le 18/31 janvier 1327-1912 a été effectué à temps à la Banque désignée. Il n'y a aucune corrélation entre les dégâts causés par les Italiens et le susdit emprunt. Les dégâts ont été causés aux matériaux appartenant à la Compagnie française de construction. »

Tel est le communiqué précis du ministère des finances. Les porteurs des obligations de ce chemin de fer peuvent donc être tranquilles. La dernière phrase de ce communiqué officiel laisse cependant entendre que le gouvernement ottoman refusera de payer les dommages-intérêts réclamés. Il se rangera à l'avis de ceux qui déclarent que, seule, la Compagnie du chemin de fer Sanaa-Hodeidah est ottomane, non point celle de construction de la ligne en question. Le communiqué du ministère des finances a bien soin de faire remarquer que cette dernière Compagnie est française.

Elle s'était engagée à construire et à livrer au gouvernement ottoman, dans un délai prévu, toute la ligne en question. Tant que le gouvernement ottoman n'en a pas pris livraison officielle et que, surtout, cette ligne n'est pas construite, le gouvernement ottoman ne serait donc pas responsable de tout ce qui peut survenir. La Compagnie est tenue de construire, pour le compte du gouvernement, et elle le fait à ses risques et périls. Si cette thèse était admise, elle compliquerait la situation, car la Compagnie française de construction du chemin de fer Sanaa-Hodeidah — appelons-la ainsi — aurait alors recours, pour tous dommages-intérêts, contre la Sublime Porte, au titre étranger, protégée par les capitulations, et sa réclamation serait alors appuyée, de droit, et officiellement, par le Quai d'Orsay.

Ce serait une conversation entre État et État qui commencerait alors, donnant un caractère presque politique à la question, tandis que, dans le premier cas, la nationalité ottomane étant reconnue à la Compagnie même de construction de la ligne en question, le gouvernement ottoman ne se trouve en présence que de ses propres sujets. Cette réclamation ne pourrait plus être appuyée qu'indirectement et à titre seulement officieux par le Quai d'Orsay. Tels sont les deux points de vue en présence. Nous saurons bientôt vers lequel la Sublime Porte s'est définitivement tournée.

LA GUERRE ITALO-TURQUE

Les incidents d'Hodeidah
(*Le Journal*, 21 février 1912)

MONS, 20 février. — Ce matin, le bourgmestre de Mons a reçu de son fils, M. Robert Lescarts, ingénieur, des nouvelles transmises par Port-Saïd, le 5 février.

M. Robert Lescarts, qui s'était rendu en Orient pour la création du chemin de fer de Hodeidah à Sanaa, raconte qu'il se trouvait avec deux autres Belges à Hodeidah lors du bombardement de cette ville par les Italiens.

Il put, ainsi que ses compagnons, éviter le blocus et échapper aux sévères mesures de guerre.

Les trois voyageurs doivent se trouver actuellement au Soudan, d'où ils espèrent rentrer en Europe sans tarder.

EMPRUNT OTTOMAN 4 % DU CHEMIN DE FER HODEIDAH-SANAHAH ET EMBRANCHEMENTS

(*L'Information financière, économique et politique*, 10 mars 1912)

Les porteurs d'obligations de l'Emprunt ottoman 4 % du Chemin de fer Hodeidah-Sanaa et Embranchements sont informés que l'échange des certificats provisoires contre des titres définitifs s'effectuera à partir du 15 mars 1912 à Paris, aux guichets de la Banque française pour le Commerce et l'industrie, 9, rue Boudreau, et de la Société Centrale des Banquiers de Province, 20 bis, rue La-Fayette.

TROIS ANNÉES EN ARABIE HEUREUSE
Conférence faite par M. Beneyton,
lauréat de la Société de topographie française (S. T. F.),
à la Société de Géographie, le 15 mai 1913

M. Beneyton est l'un des ingénieurs qui ont le plus coopéré à l'exécution de ces voies de communication internationales qui sont une des caractéristiques les plus marquées de notre époque.

Sa dernière œuvre n'est pas encore achevée, c'est le chemin de fer d'Hodéidah à Sanaa et prolongements, qui présentait des difficultés sérieuses de terrain et aussi d'une autre nature, par suite du soulèvement des populations traversées contre l'ordre de choses établi. La S. T. F. a déjà pu apprécier ces travaux qui outre la zone des levés à grande échelle pour l'étude des détails, ont amené M. Beneyton à faire exécuter par un de ses collaborateurs une carte d'Arabie. Le prix Drapeyron a récompensé ces efforts.

Pour donner à nos amis une idée plus approchée des difficultés rencontrées dans l'exécution de cette œuvre, nous avons pensé qu'ils prendraient volontiers connaissance de la conférence faite par M. Beneyton à la Société de géographie, le 15 mai et nous en faisons suivre le compte-rendu.

Trois années en Arabie Heureuse. — Le conférencier expose tout d'abord le but des deux voyages qu'il a accomplis au Yémen : l'étude du tracé d'un chemin de fer qui, partant de la baie de Djébanah, à 17 kilomètres au nord Hodéidah, devait, par cette dernière localité, joindre Sanaa, capitale de la province, et Amrane.

La construction de ce chemin de fer et du port de Djébanah fut la première concession accordée par le nouveau régime ottoman ; elle était donnée à un groupe français à la tête duquel se trouvait la Banque française pour le commerce et l'industrie. Ce groupe est devenu par la suite la Compagnie ottomane du chemin de fer Hodéidah-Sanaa et embranchements.

Le conférencier expose que les travaux de sa première mission — d'août 1909 à juillet 1910 — aboutirent à l'établissement d'un projet de chemin de fer par la vallée du Saham et du Fersh. Une partie n'en fut pas approuvée par le gouvernement ottoman, en raison de l'insécurité de la région traversée. Une deuxième mission lui fut alors confiée — janvier 1911 à novembre 1912 — pour étudier un nouveau tracé par Zébid, Taïs, Ibb et Dhamar. La partie comprise entre Hodéidah et Taïs vient d'être définitivement approuvée. La longueur de la ligne étudiée, avec les embranchements, représente plus de 700 kilomètres et son profil comporte des altitudes s'échelonnant de 0 à 3.000 mètres.

M. Beneyton décrit la ville de Hodéidah, dont la prospérité contraste avec la décroissance de Mokha.

Par les sentiers serpentant sur la carapace volcanique qui recouvre entièrement le versant Ouest de la chaîne du Serai, on découvre les bourdjs kabyles couronnant les pics comme des citadelles du moyen âge. Après la traversée difficile du Haime, on arrive à Sanaa, cité originale, mi-arabe, mi-turque, et dont le quartier juif, si misérable comme aspect extérieur, dénote la prudence de gens vivant dans un pays où ils n'ont pas le droit d'être riches.

Le conférencier décrit les maisons arabes, les jardins et les puits de Bir-el-Azeb, les mosquées, l'hôpital, l'école militaire, et explique ce que sont les « pierres de la Mecque », que les fidèles font connaître à l'étranger au retour de leur pèlerinage. Il parle ensuite du Fersch et du Saham, des figures intéressantes des cheiks kabyles avec lesquels il a été en rapport, de l'escorte formidable qui le protège dans cette région, de l'assassinat de Burckhardt, des particularités géologiques du pays, des animaux qu'il y rencontra, notamment des singes cynocéphales vivant en bandes et ayant quelquefois la taille d'un enfant de douze ans.

Avant d'entreprendre le récit de son second voyage, M. Beneyton présente, en les commentant, une première série de projections photographiques destinées à mieux situer la fin de sa conférence.

Les rébellions de l'Imam Yahia, sur le plateau des Zéïdites, et de Séïd Idriss en Assy, qui éclatèrent au moment de son départ lui retirèrent son escorte habituelle et il fut forcé de s'entendre avec les cheiks influents du Téhama pour pouvoir explorer celui-ci, en attendant que la route de Sanaa lui fût ouverte. Au cours de cette reconnaissance, il découvrit près d'El-Mehad les ruines d'une ancienne et importante cité.

À Ménakha, il rejoignit Izzet Pacha, commandant des troupes ottomanes, et assista avec lui au combat, livré dans le Haïme, qui ouvrit la route au corps d'opérations jusqu'à Souk-el-Khamis. Il arrivait le 10 avril à Sanaa, débloqué seulement depuis le 5, après avoir séjourné dix-huit jours à Ménakha, où le choléra faisait des victimes parmi les troupes. En passant, il signale la bonté et la douceur avec lesquelles Izzet Pacha traitait les indigènes, la correction et la bonne tenue des troupes ottomanes. Les causes de la rébellion tenaient au refus des précédents dirigeants de reconnaître à l'Imam Yahia l'autorité de chérif qu'il détenait depuis onze siècles.

M. Beneyton arrive à la reconnaissance, du tracé par l'ouadi Réma et l'ouadi Zébid, où il espérait trouver un passage pour le chemin de fer entre le plateau et le Téhama. Il était alors [escorté d'un bataillon de 850 hommes et d'un peloton de cavalerie](#). Mais ayant reconnu l'impossibilité d'un tracé par l'ouadi Réma et l'ouadi Zébid, il se dirigea vers Ibb, franchissant vers Soumara la frontière qui sépare les territoires occupés par les deux grandes sectes musulmanes de l'Yémen ; les Zéïdistes et les Chafiïtes. Le conférencier fait entre les populations de ces deux grandes sectes un parallèle tout à l'avantage des Chafiïtes. Il signale la richesse agricole du pays dont Ibb est le centre, richesse due à l'abondance des pluies qui s'abattent sur le djebel Ménar, exposé à toutes les moussons.

La décadence de Mokha est due à l'ensablement de son port, n'offrant plus aucun abri pour les samboucks et ne permettant pas aux vapeurs de s'approcher de la cote.

Mokha conserve encore les restes de somptueux palais, mais n'a pas plus d'un millier d'habitants, tous pêcheurs.

M. Beneyton remonte ensuite vers le nord-est, explore l'ouadi Meïtam, le djebel Ménar et le djebel Badan, où il trouve enfin le passage cherché pour le tracé du chemin de fer. Après un court arrêt à Sanaa, il accomplit un nouveau périple yéménite. À Zébid, il visita les importantes manufactures de cotonnades, mais il fut obligé de rejoindre Sanaa par un itinéraire en zigzag afin d'éviter la route que les Zaranicks vinrent lui couper après un ultimatum. M. Beneyton se trouvait à Hodéïdah lors de la notification du blocus de la côte par les forces italiennes et il dut rejoindre précipitamment Sanaa, afin de n'être pas obligé de s'embarquer en cas de bombardement, en abandonnant le personnel occupé dans l'intérieur.

Ses travaux terminés, le conférencier parle de son retour par terre jusqu'à Aden, afin d'éviter le blocus.

Il dépeint les juifs craintifs voyageant à l'ombre de sa caravane, parle de son amitié avec un cheik de tais, Mohamed Nasser Pacha, qui assura la sécurité de sa route à travers les sultanats indépendants qui s'échelonnent de Tais à Aden, de la visite que lui fit le sultan Ali, de Mousémir, et de l'hospitalité que lui offrit le sultan Fadahl, de Lahadj.

M. Beneyton rappelle quelques faits historiques et de curieuses légendes du pays. Il parle de la colonisation turque au seizième siècle, regrettant que ce grand effort n'ait pas eu de lendemain.

Le conférencier conclut en exprimant l'espoir que ce pays retrouvera son ancienne splendeur, que le gouvernement ottoman sera à la hauteur de sa tâche en continuant la politique inaugurée récemment par lui et dont tout le succès dépendra des moyens de communication qu'il a demandés aux Français, et dont ceux-ci lui assureront la jouissance malgré les réelles difficultés de l'entreprise.

Le président félicite M. Beneyton de l'œuvre accomplie par lui dans ces régions, où il a contribué d'une manière si heureuse à développer les sympathies de tous pour la France.

RÉSILITATION

LES VALEURS D'ACTUALITÉ

(*L'Information financière, économique et politique*, 31 décembre 1913)

On annonce que la Porte a consenti à annuler le contrat passé avec un groupe français pour la construction du chemin de fer de Hodeidah à Sanaa qui ne pouvait être continuée qu'au prix d'importants sacrifices. Rappelons qu'il a été émis sur notre place en 1911, 42.850 obligations de 500 francs par la Compagnie ottomane du chemin de fer de Hodeidah, lesdites obligations constituant un emprunt direct du gouvernement ottoman, garanti par les douanes de la circonscription de Hodeidah. Cet emprunt avait été passé par la Banque Française avec le concours de la Société Centrale des Banques de Province. L'annulation du contrat ne touche pas, croyons-nous, aux droits des porteurs d'obligations puisque l'emprunt a été, en fait, contracté par le gouvernement ottoman.

Annuaire du commerce Didot-Bottin, 1914 :

Cie Ottomane du chemin de fer Hodeidah-Sanaa et embranchements, r. Meyerbeer, 3.

Compagnie ottomane du chemin de fer Hodeidah-Sanaa et Embranchements
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 septembre 1914)

Les porteurs d'obligations de l'Emprunt Ottoman 4 % du Chemin de fer Hodeidah-Sanaa et Embranchement sont informés que le coupon n° 7 de ces titres échéant le 1^{er} octobre 1914 (n. s.) sera payable à partir du 1^{er} octobre prochain :

En France : aux guichets de la Banque Française pour le Commerce et l'industrie, 17, rue Scribe, à Paris et de la Société Centrale des Banques de Province, 41, rue Cambon, à Paris, à raison de net 10 francs par coupon.

Et à Constantinople, au siège central de la Banque de Salonique, à raison de 44 piastres or.

Hodeïdah
par L. de R.

(*Le Courrier d'Ethiopie*, 11 mars 1927)

Le port d'Hodeïdah est en train de reprendre son importance, bien que la population actuelle de la ville ne dépasse pas 14 à 15.000 habitants, au lieu des 50.000 comptés en 1897, et plus tard près de 70.000 habitants.

La ville est administrée par un gouverneur Saïd Hussein Abdou el Kader, homme aimable à la figure franche et intelligente, qui m'a déclaré: Notre pays revient d'un malaise profond et la convalescence sera assurément longue mais il est beaucoup à

désirer que le peuple Arabe se rapproche de l'Europe en de bonnes relations. Il a vu dans l'illustration les photographies de la mosquée de Paris, et a entendu dire que tout y était très beau.

La Ville est tenue dans un état de propreté convenable et son bazar assez important est également bien tenu: on y trouve des cotonnades, étoffes, des conserves, des fruits, dattes, bananes, quelques légumes, des épices et la pacotille habituelle du désert. Les deux rues du bazar restent ouvertes jusqu'à 10 heures le soir, et son éclairage lui donne un caractère très original : chaque vendeur possède une ou plusieurs volumineuses lanternes faites de fer blanc, et dont le métal est découpé à la partie haute en des dessins turques ajourés et garnis de verres, multicolores, ce qui donne un air féérique.

Je me suis trouvé à Hodeïdah un vendredi, jour de fête musulmane, ce qui m'a permis de voir les troupes de la garnison, rassemblées avec la fanfare et défiler pour la conduite du gouverneur à la mosquée.

Les soldats, à la chevelure tombante et hirsute, habillés de cotonnade bleue, avec la ceinture portant le yatakan et l'arme sur l'épaule. les pieds nus, marchaient au pas cadencé et en bon ordre, donnant à ces montagnards l'impression de rudes guerriers.

Après un tour fait jusqu'à la limite de la ville où commence le désert, revenons au port. Celui-ci possède seulement un abri pour les boutres qui s'y enchevêtrent les uns dans les autres : c'est un simple quadrilatère de 80 mètres sur 80 mètres, entouré de digues en maçonnerie, avec deux sorties.

Sur la plage, se trouve une vieille baraque en bois servant de bureaux pour la douane. La petite place au devant sert à déposer les marchandises en transit.

On débarque des boutres, sur une des digues et j'ai été assez surpris sur cette levée d'être salué en français par le commissaire de police, petit homme aux lunettes cerclées d'or et coiffé du tarbouche, puis par le général Saïd Ali eben el Veizir que l'on m'a dit être un ancien prétendant et aujourd'hui aide de camp et major de la garnison.

M. Malhamé, agent de la Compagnie de navigation en mer Rouge, m'emmena aux bureaux de l'agence que je reconnus avant d'y arriver, par l'enseigne portant en français le nom de la Compagnie de navigation. Je ne me suis donc pas trouvé trop dépaycé.

Hodeïdah compte actuellement 18 maisons de commerce exportatrices : 2 maisons françaises ; 3 Italiennes, 1 américaine, 1 grecque, 3 borhas indous, 4 moussowas et 4 arabes.

Le Commerce d'Hodeidah

On peut compter à l'exportation pour l'année écoulée, environ un million de fardes de café, soit 50.000 tonnes qui sont dirigées sur Aden, Massaoua, Djibouti, pour être réexportées à New-York, Londres. Trieste et Gènes, Marseille et les Pays Scandinaves.

Hodeïdah exporte également :

Environ 2.000 sacs par mois de maïs ou dourah pour Djeddah au Hedjaz, Aden, Massaoua, Djibouti et Berbera ;

Environ 2000 sacs mensuels de sésame ;

Environ 40 à 50 tonnes mensuelles de *sené*, provenant de plantes naturelles du désert, expédiées sur Hambourg, Londres, Marseille et Trieste.

Environ 10 à 12 tonnes par mois de *henné*, dirigées sur Marseille, la Turquie la Syrie ;

Des peaux de bœufs, de chèvres, de moutons pour une quantité difficile à fixer ;

Et 4 à 5 tonnes de coton allant à Aden.

Il me semble que ces chiffres sont à retenir pour les mois saisonniers de chaque produit.

Environ 12 navires fréquentent régulièrement le port : 3 bateaux italiens font 6 voyages par mois ; 2 bateaux égyptiens font 4 voyages ; 1 français 2 voyages ; 6

bateaux d'Aden font 12 voyages. Soit un total de 20 voyages par mois effectués par 12 navires.

Il est importé principalement des cotonnades du sel, du sucre, de la farine et de la pacotille pour le bazar.

Le café reste le principal article à l'exportation. Il est classé en quatre qualité, suivant les régions ou montagnes de production :

1^{er} choix, Tcharki et Sanani, grains très fins, ambré jaune et contenant beaucoup de brisures ;

2^e choix, Harazzi, Ismaili et Matari, grains fins ;

3^e choix, Chani, Efachi, Rémi aux grains moyens ;

4^e choix, le Melhani, aux grains plus petits que le Chani.

Enfin, au triage, il est encore fait par certaines maisons un cinquième choix.

Le café pouvait être coté au 6 janvier entre 10 \$ 50 à 11 \$ 50 la frazella.

Les peaux font partie également d'un commerce important : les peaux de bœufs sont séchées sans aucun soin et sont toutes ridées ; celles de chèvres et moutons sont dépouillées de la tête aux pieds, sans être ouvertes, et sont salées.

On pouvait coter :

Peaux de bœufs 6 \$ la frazella ;

Peaux de chèvres 10 \$ 60 la corridja ;

Peaux de moutons 15 \$ la corridja de 20 pièces.

Les mesures de poids subdivisent de la façon suivante: L

e Kantar miya kilos vaut environ 101 kg 560, soit 10 frazellas ; 80 ocre.

La frazella 8 ocre, ou 10 kg 156 gr. 20 rottols ;

L'ocre 2 rottols 50 ; 1 kg 282 environ.

Le rottol 513 grammes environ.

Les charges commerciales ne sont pas énormes : l'impôt sur les récoltes est de 10 % sans que les petits chefs puissent réclamer de corvées à leur profits.

Les marchandises venant à Hodeïdah supportent les droits suivants par charge de chameau ; le café 2 th. ; les peaux 1 th. ; le maïs ou dourah 1/2 th. Enfin, il est payé un droit d'exportation de 1 %.

On se sert pour les transactions du thaler Marie-Thérèse et du demi-thaler. Depuis quelque temps, l'Iman a fait frapper des thalers à Sana, mais en concurrence avec le Marie-Thérèse.

Il est également frappé à Sana des monnaies divisionnaires : La piastre en argent qui vaut et s'échange sans perte à 20 piastres pour un thaler ;

L'*alala* en cuivre, dont il en faut 4 pour une piastre.

Les étoffes se vendent au *pîc* et un mètre vaut 1 *pîc* 1/2 environ.

Les grains se vendent dans des mesures en bois, basées sur le poids du dourah :

Le hakam vaut environ 4 kg ;

Le toùm'na vaut environ 1 kg ;

Le nouç torim'na 1/2 kg ;

Le roub toùm'na 1/4 kg.

On peut trouver une grande maison à plusieurs étages, bien construite pour région chaude, avec grands magasins pour dépôts de marchandises, près du port, pour un prix de location annuel de 500 th.

La vie y est assez chère, car on est obligé d'user en assez grande quantité de produits d'importation.

Les liqueurs interdites aux indigènes, sont permises aux Européens moyennant paiement à l'entrée d'un droit de douane de 2,1/2 %.

SANA, capitale du Yemen, se trouve à une distance de 5 jours à mulet, avec 7 à 8 heures de marche chaque jour.

Il est nécessaire de demander une permission au gouverneur d'Hodeidah, qui en réfère à l'Iman. Alors, il vous est fourni une garde d'askaris du gouvernement et des campements préparés le long de la route peuvent vous recevoir. On m'a fait un devis de dépenses s'élevant à 200 th. pour un premier voyage d'aller et retour, dans de bonnes conditions.

Le poste de T S F relie Hodeïdah à Sana.

Près de celui-ci on remarque les ruines d'une ancienne glacière dont le matériel a été détruit et [il ne reste plus rien également de l'amorce d'une voie ferrée, entreprise avant la Grande Guerre.](#)

L. d. R.
