

This PDF was generated on 28/01/2022 from online resources of
the **Qatar Digital Library**

The online record can be viewed at:

http://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000001452.0x0003be

It contains extra information, high resolution zoomable views and transcriptions.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips

Holding Institution	British Library: India Office Records and Private Papers
Reference	Mss Eur F111/354
Date(s)	14 Sep 1900-22 Jun 1901 (CE, Gregorian)
Written in	English and French in Latin
Extent and Format	1 file (52 folios)
Copyright for document	<u>Unknown</u>



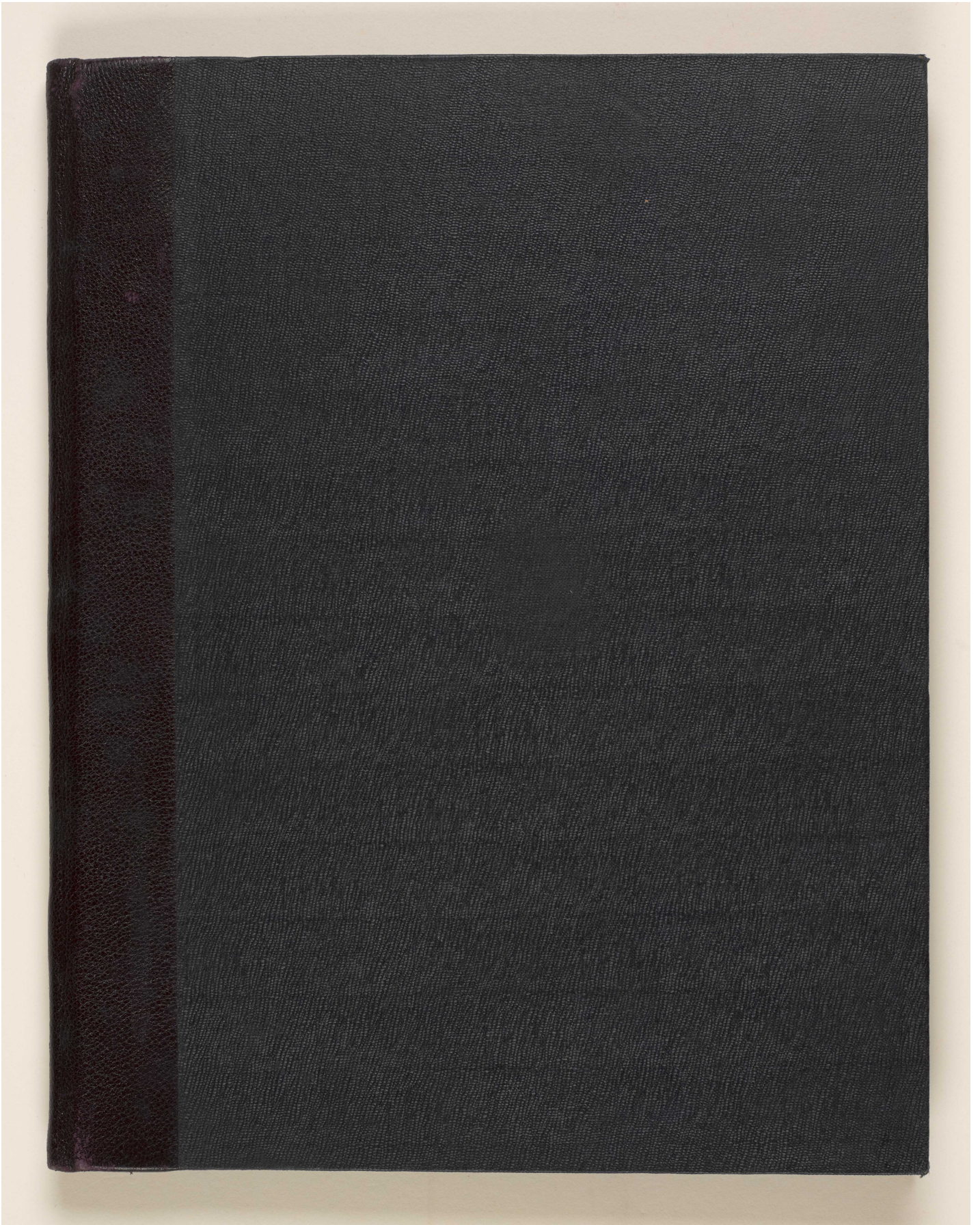
About this record

The file contains a letter from Cecil Spring Rice, British Chargé d'Affaires, Tehran, to George Nathaniel Curzon, Viceroy of India, dated 20 October 1900, forwarding a letter in French addressed to Curzon from Fabius Boital, dated 16 October 1900, regarding a concession for railways in Persia, and a manuscript volume written by Boital addressed to Curzon entitled 'Chemins de fer de la Perse' (Railways of Persia).

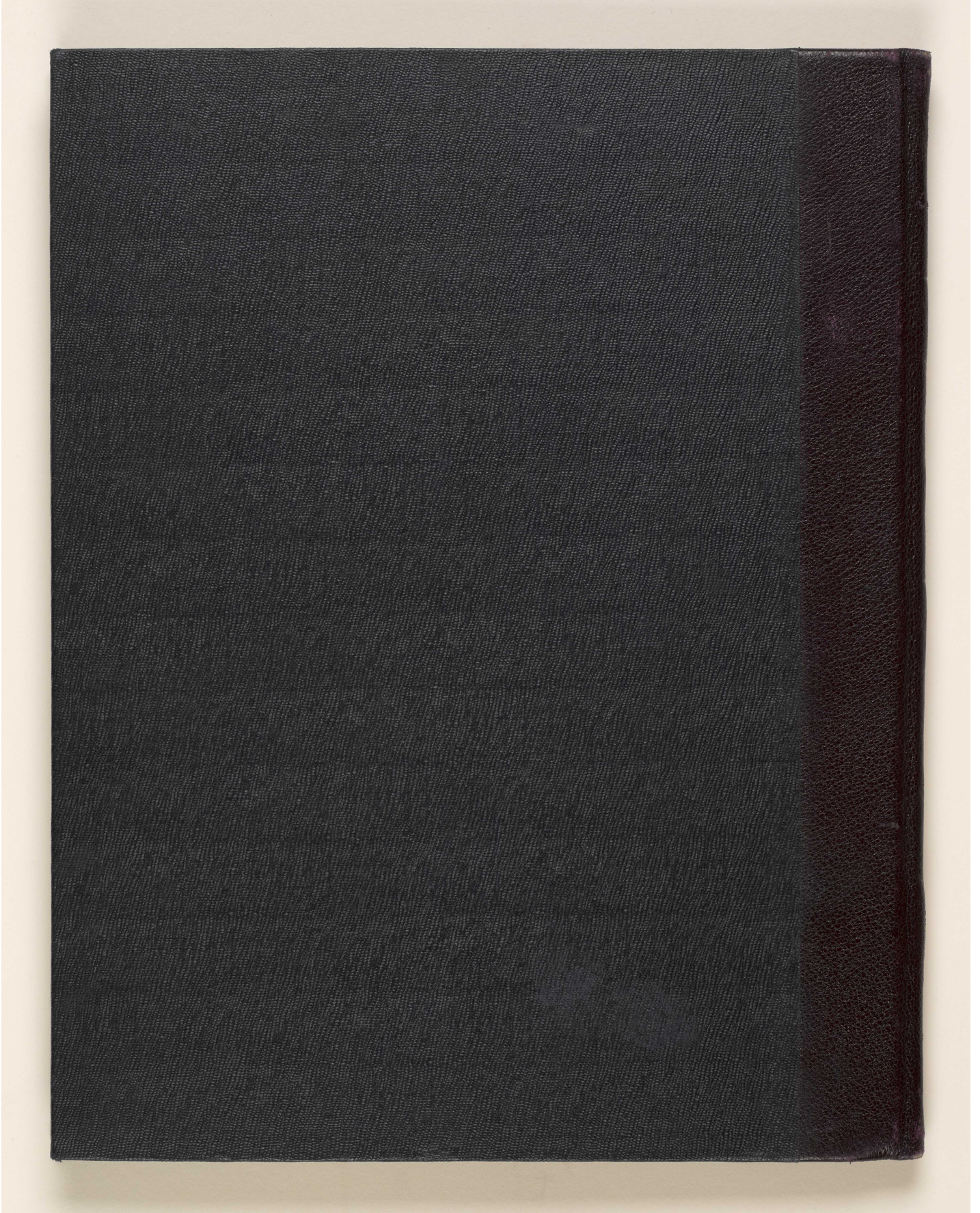
The file also contains two letters from Commander H A Phillips of HMS *Sphinx*, to Colonel Malcolm John Meade, dated 18 and 22 June 1901, concerning matters including a request from Shaikh Mubārak bin Ṣabāḥ Āl Ṣabāḥ, Ruler of Kuwait, to Charles Arnold Kemball, Acting Chief Political Resident in the Persian Gulf, for British protection. The letter dated 18 June 1901 includes six enclosed photographs of Basidu [Bāsa'īdū] in Iran [Mss Eur F111/354, f 3; Mss Eur F111/354, f 4; Mss Eur F111/354, f 6; Mss Eur F111/354, f 7; Mss Eur F111/354, f 8; Mss Eur F111/354, f 9] with the comment by Phillips 'I enclose a few photos of Basidu perhaps if you get a chance of shewing [sic] them to the Viceroy. I believe Hunt sent in a report of the place the other day and these photos might be useful.'

In addition, the file includes a card with the reference number 'EUR.F.111/352.' and 'Miss M.R. Jack.' written on it, with the date 8 June 1964.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [front] (1/112)



**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [back] (2/112)**



**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [spine] (3/112)**



**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [edge] (4/112)**



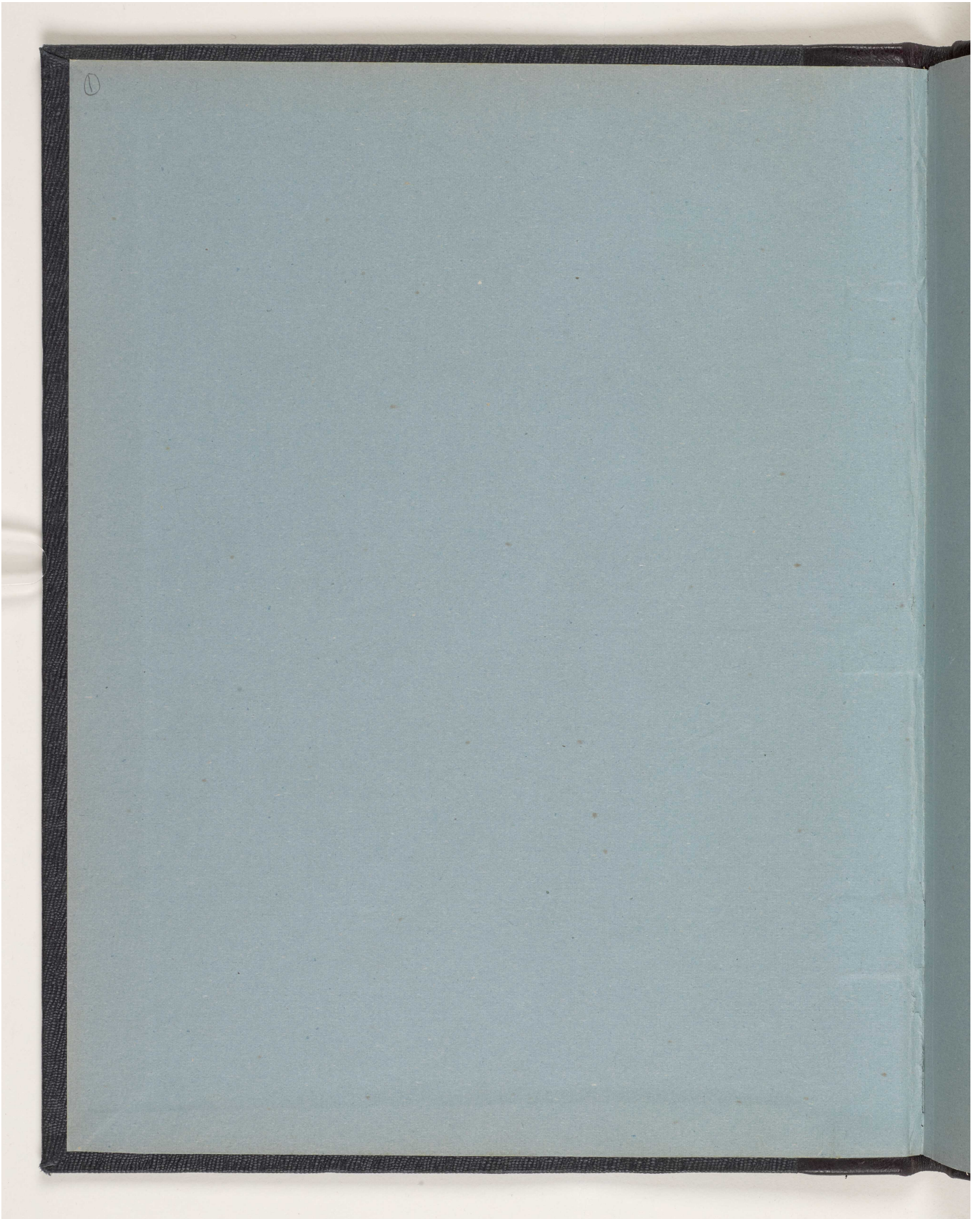
**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [head] (5/112)**



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [tail] (6/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [front-i] (7/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [2r] (8/112)

2②
Photos of P. Luy
(Basidu)
Com. Phillips - HMS Phoenix
May 1901

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [2v] (9/112)



'Maxim gun & crew firing on range at Basidu.' [3r] (1/2)

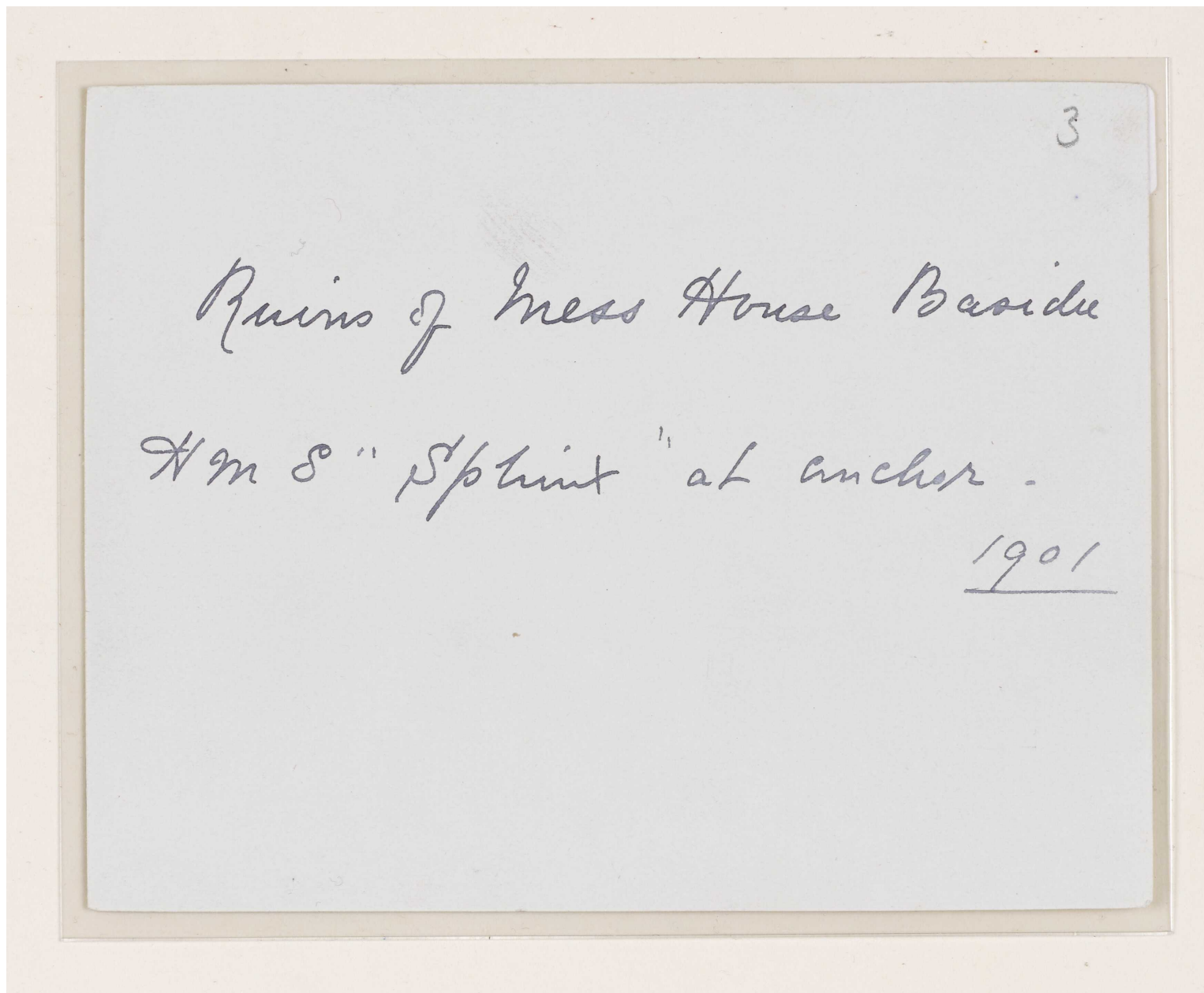


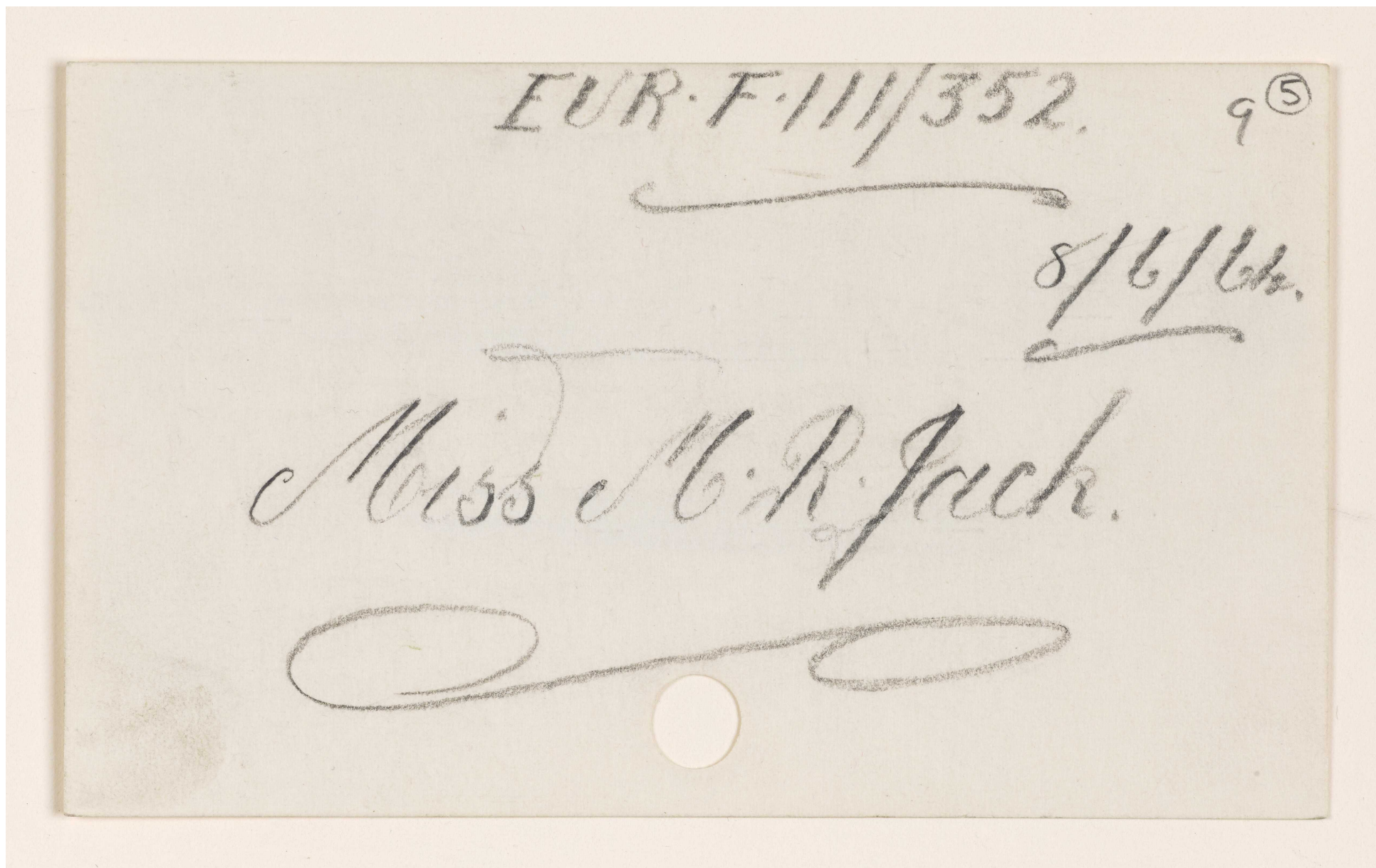
'Maxim gun & crew firing on range at Basidu.' [3v] (2/2)

4
Maxim gun & crew firing
on range at Basidu.
3/01

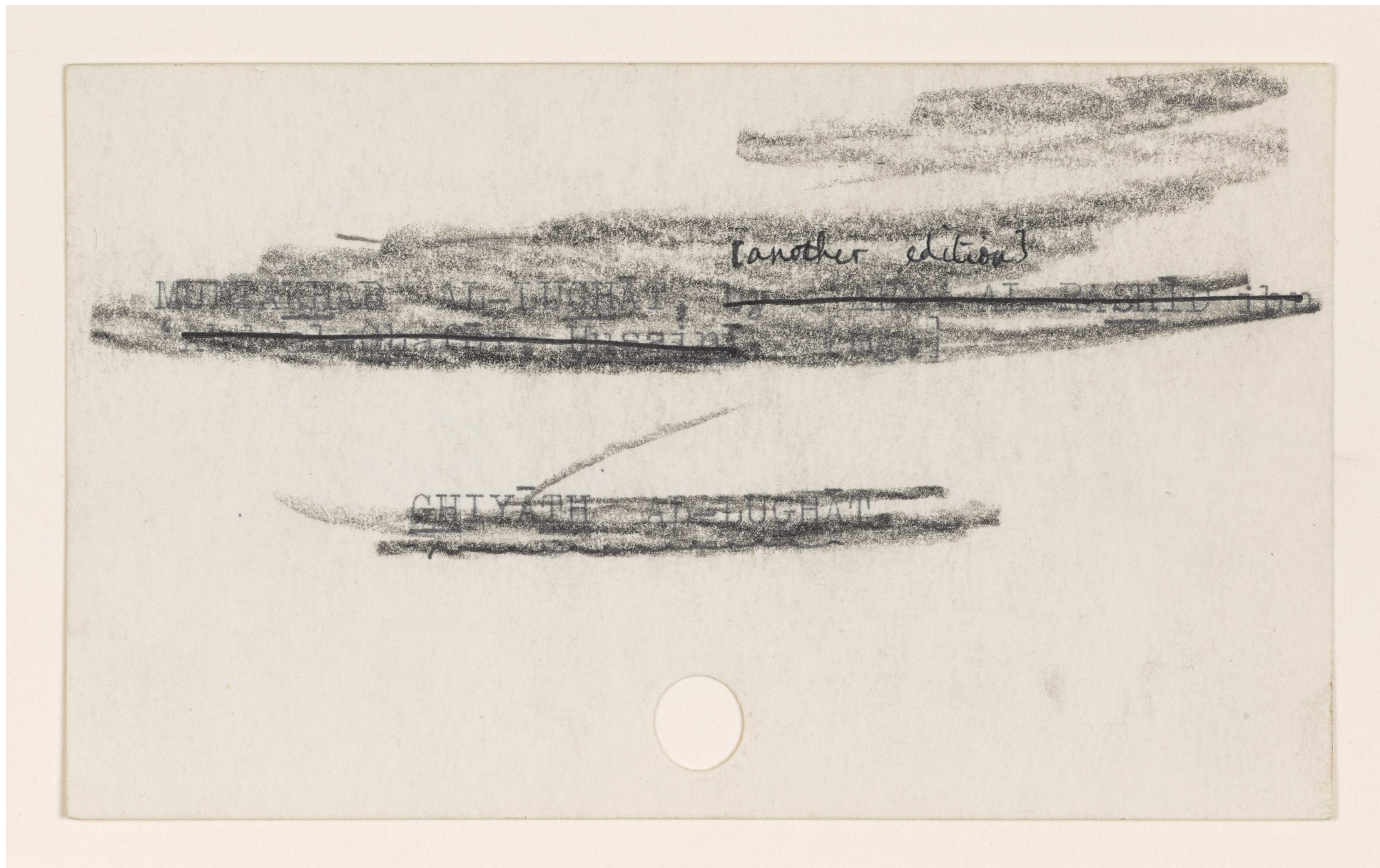
'Ruins of mess house Basidu H M S "Sphinx" at anchor' [4r] (1/2)







Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [5v]
(15/112)



'Sphinx's battery of 2. 7prs. firing on the range at Basidu' [6r] (1/2)



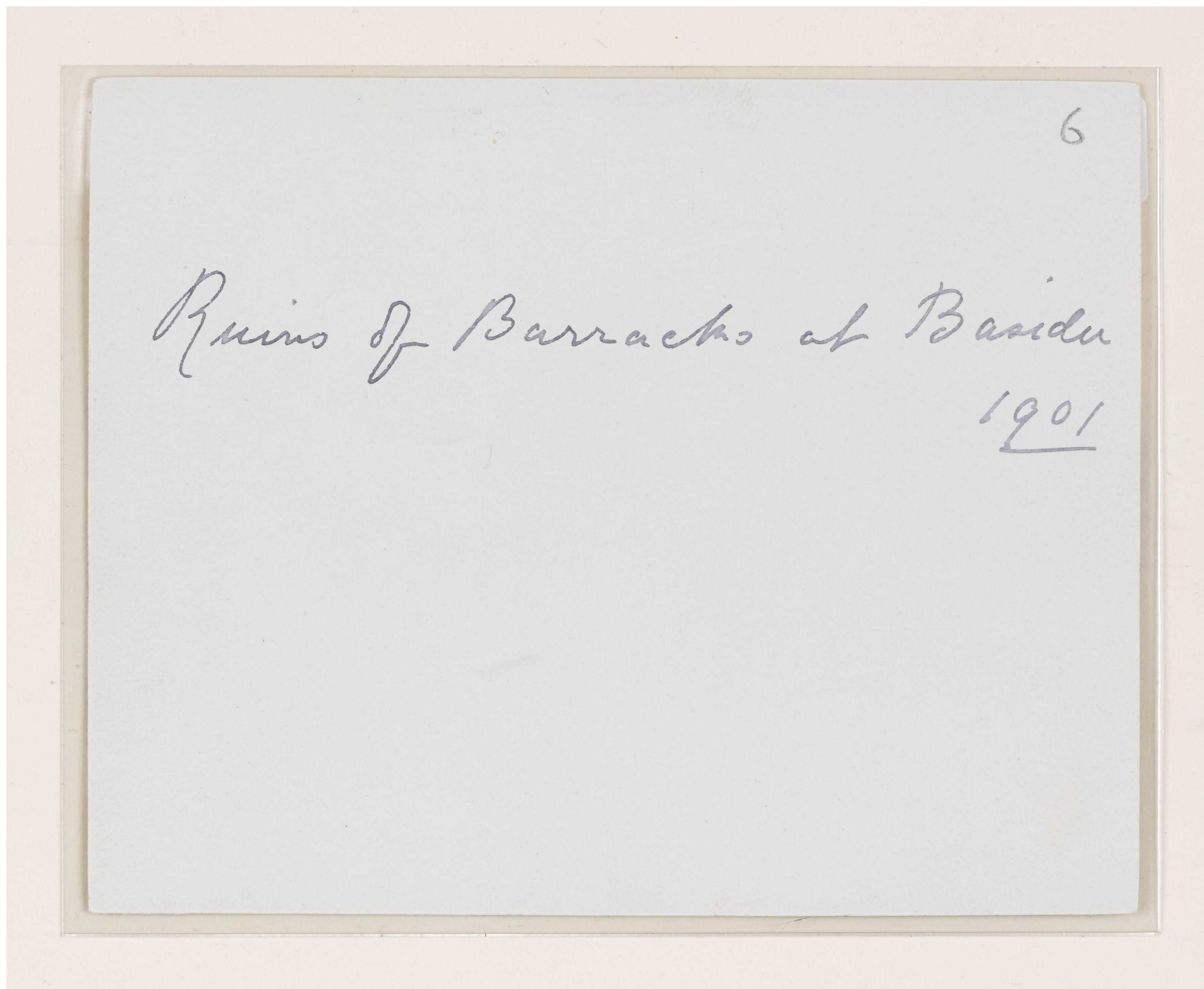
'Sphinx's battery of 2. 7prs. firing on the range at Basidu' [6v] (2/2)

5
Sphinx's battery of 2. 7 p^{rs}
firing on the range at Basidu
3/01

'Ruins of Barracks at Basidu' [7r] (1/2)



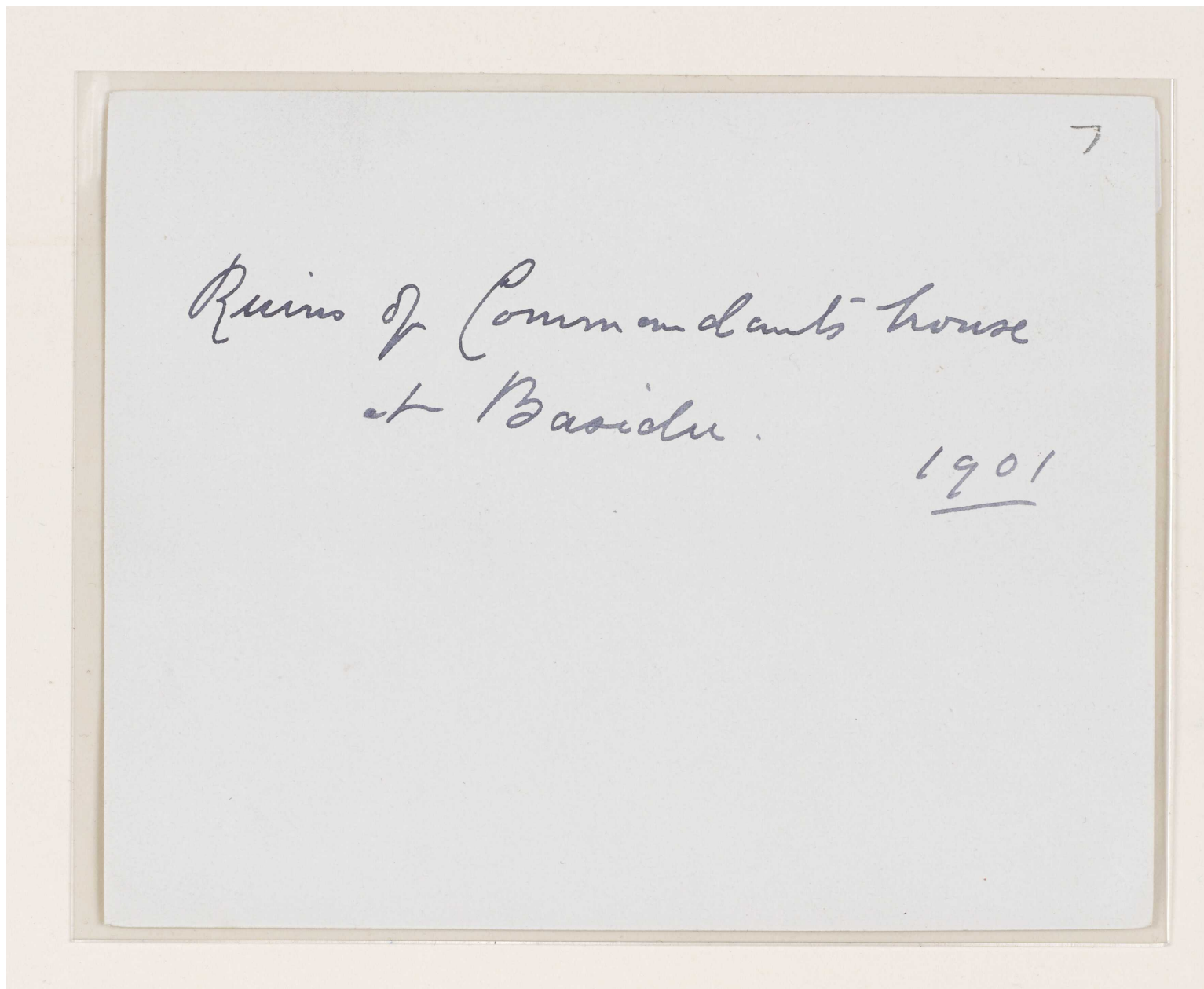
'Ruins of Barracks at Basidu' [7v] (2/2)



'Ruins of Commandants house at Basidu' [8r] (1/2)



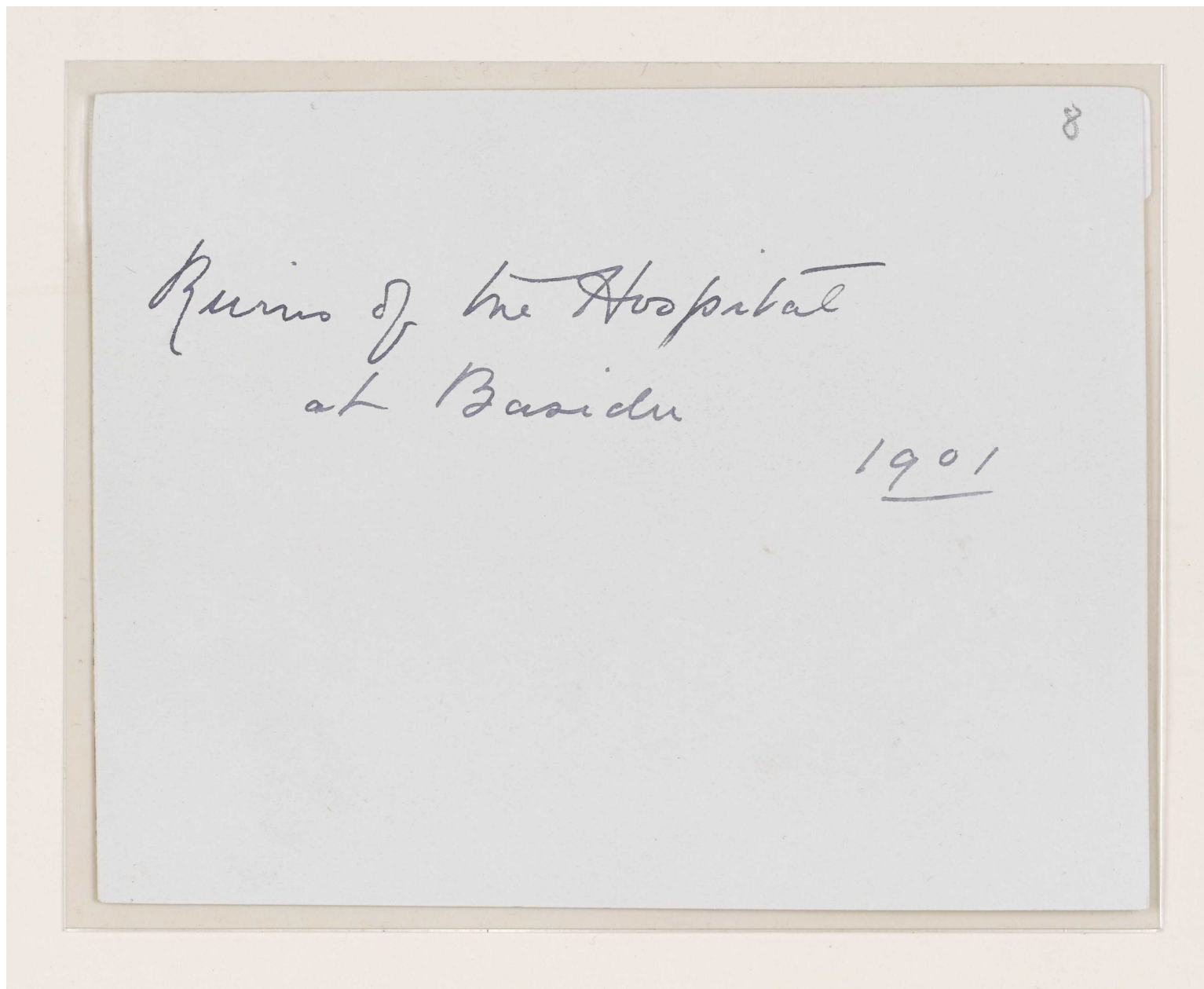
'Ruins of Commandants house at Basidu' [8v] (2/2)



'Ruins of the Hospital at Basidu' [9r] (1/2)



'Ruins of the Hospital at Basidu' [9v] (2/2)



10 (10)
Mrs "Sphinx"
Bombay
18/6/01
Dear Col Meade
Very glad to hear
from you this morning. I
heard from Beauchamp a
day or two ago that you
had come out. Thank
very much for your kind
invitation but, much as I
should like to, I can't get
away this time on long
leave. We got into a

cyclone off Swadun on our
way from Karachi to the
Gulf and had a good
deal of damage done, principally
to awnings & stanchions.
They are hurrying up with
our repairs, & we return
as soon as possible to the
Gulf. I was at Kuwait for
19 days! and just before I
left there I sent off a
message from Mubarak to
Kemball requesting British

Protection - I hope it will be
given him at once. The Vali
of Busrah came down on a visit
to Mubarak, a purely friendly visit.
And suggested to me that if he
took the Turkish Govt. would send
a small garrison & a few officers
to protect him. I replied
that he did not want any
Turkish troops sent, and that
if he wanted protection he had
a very good friend whom he could
ask. The Vali asked who that
friend was, & he replied, the
British Govt. He certainly ought
to give him protection now that
he has asked for it, and then

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [11v] (27/112)

We have a proper hold on the
place & can do what we like
as regards the harbour! I
enclose a few photos of Basidu
perhaps if you get a chance
of showing them to the Governor
Kerem. I believe Hunt sent in a
report of the place the other day
& these photos might be useful.
Very glad to hear Mrs Meade is
well, my kindest regards to her
please. It's just on the cards
that I may be included in
the batch of promotions on the
30th June! if so I shall be
home about the middle of Aug.
The Marathon is up the Gulf
at present & Assage at Muscat.

2

12
(12)

Perseus" at Karachi. and
Cossack is now on her way
down here, en route for
Mauritius. The monsoon has
burst here, and we have
had torrents of rain & a
terrific down-pour last night.
We were bundled out of
Karachi after only 4 days
there! Much to our disgust!
owing to Wreghstons' wire that
the Turks were marching on
Kuwait! & as our men had
had no leave for four
months, it was rather hard

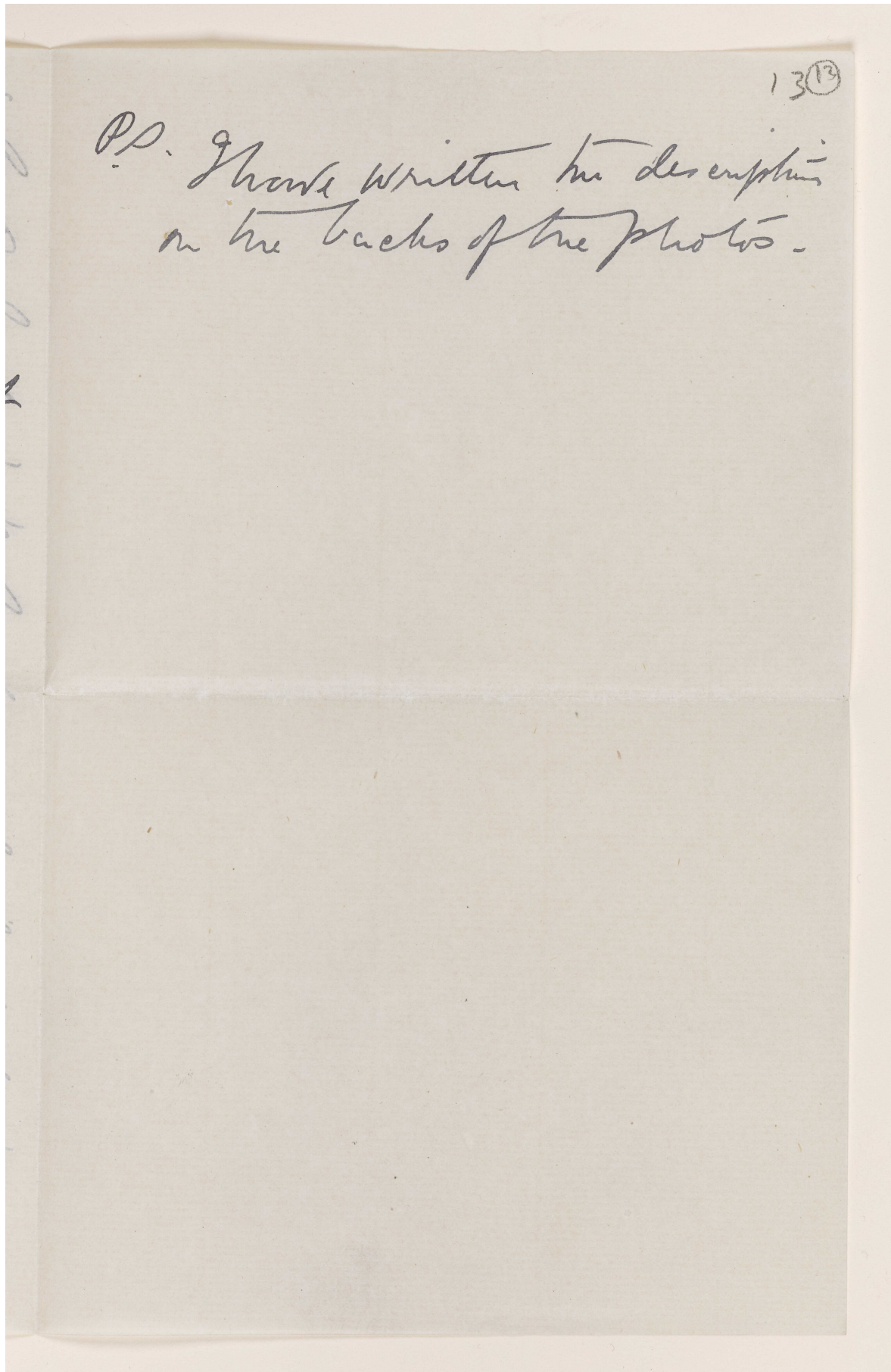
on them - especially as it
turned out to be nothing
after all!
I hear that Mr. Inade cannot
see at all with the eye that
was bad, I am so sorry
if true. What a pity she
did not have it operated on
in London.
Hoping we may meet some
time or other.

Believe me

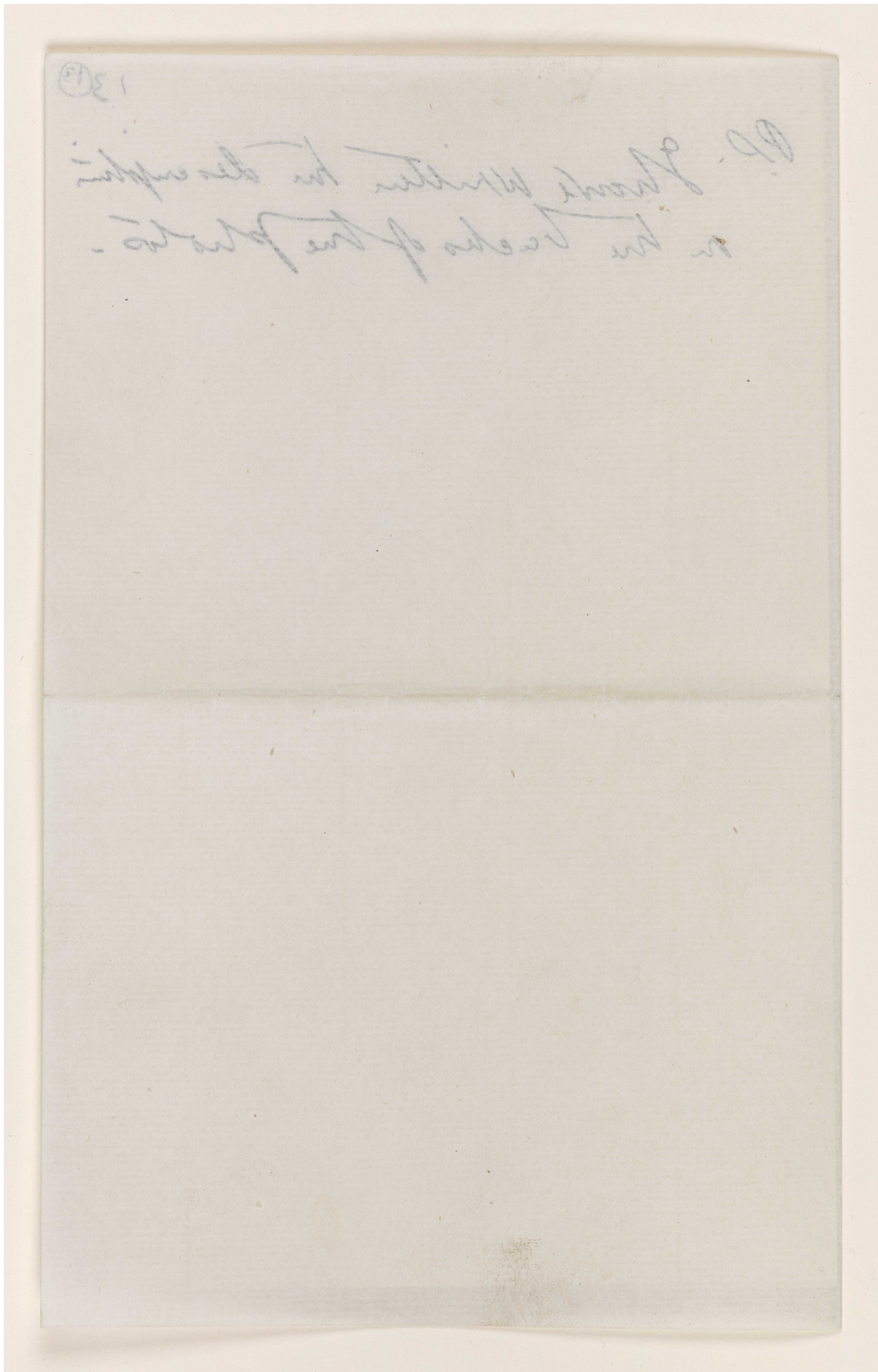
Yours very sincerely

H A Phillips.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [13r] (30/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [13v] (31/112)





Bombay ¹⁴ (14)
22nd June / 01

Dear Col Meade.

I haven't the
slightest objection to
your sending my letter
on. I don't think I
mentioned in it, that
"Mubarak" is quite
sincere in his wish for

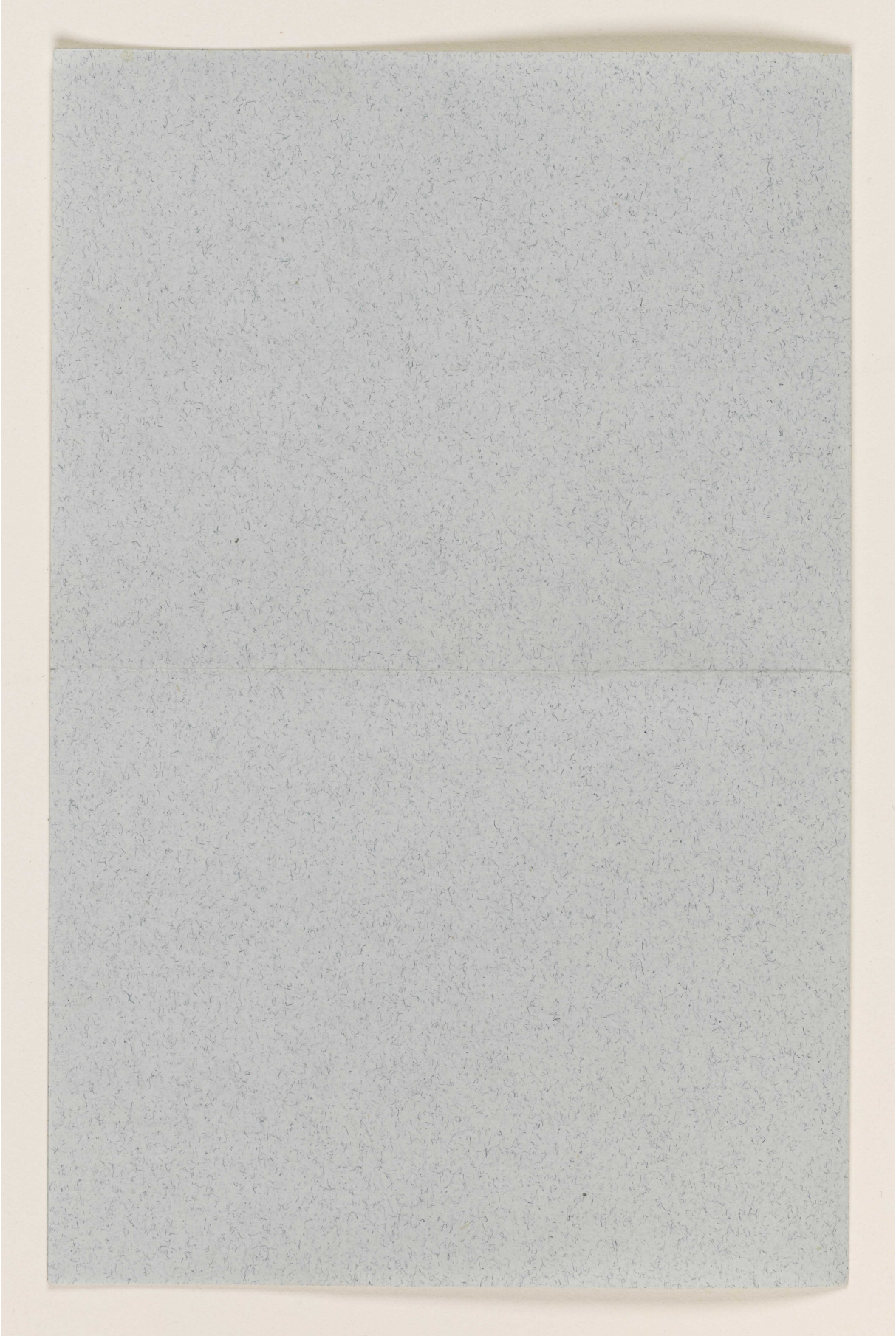
British Protection, and
it is also the general
wish of the inhabitants
of Hurveit. I had long
interviews, on the
subject, with him -
and I feel sure that
he will be sorely
disappointed, if we

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [15r] (34/112)

(15) 15

refuse to give him
protection. I expect to
leave for the Gulf on
the 1st or 2nd July -
With kindest regards
to Mrs Ince.
Believe me
Yours very sincerely
H A Phillips

**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [15v] (35/112)**



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [16r] (36/112)

(16)

Teheran.

20 October 1900.

My Lord.

Book & Letter.
I have the honour to transmit to
Your Lordship herewith a communication
which I have received from Monsieur
Boital, with whom Your Excellency is
acquainted on the subject of a concession
for railways in Persia.

I am informed by General Schindler
that this concession is not regarded as
valid by the Persian Government on
the grounds that the former concession,
of which it is an extension was given
on the condition of a deposit of money
which turned out to be fraudulent.

His Excellency

The Lord Curzon of Kedleston

Viceroy & Governor General

The

4

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [16v] (37/112)

The German Minister attaches no
importance to it.

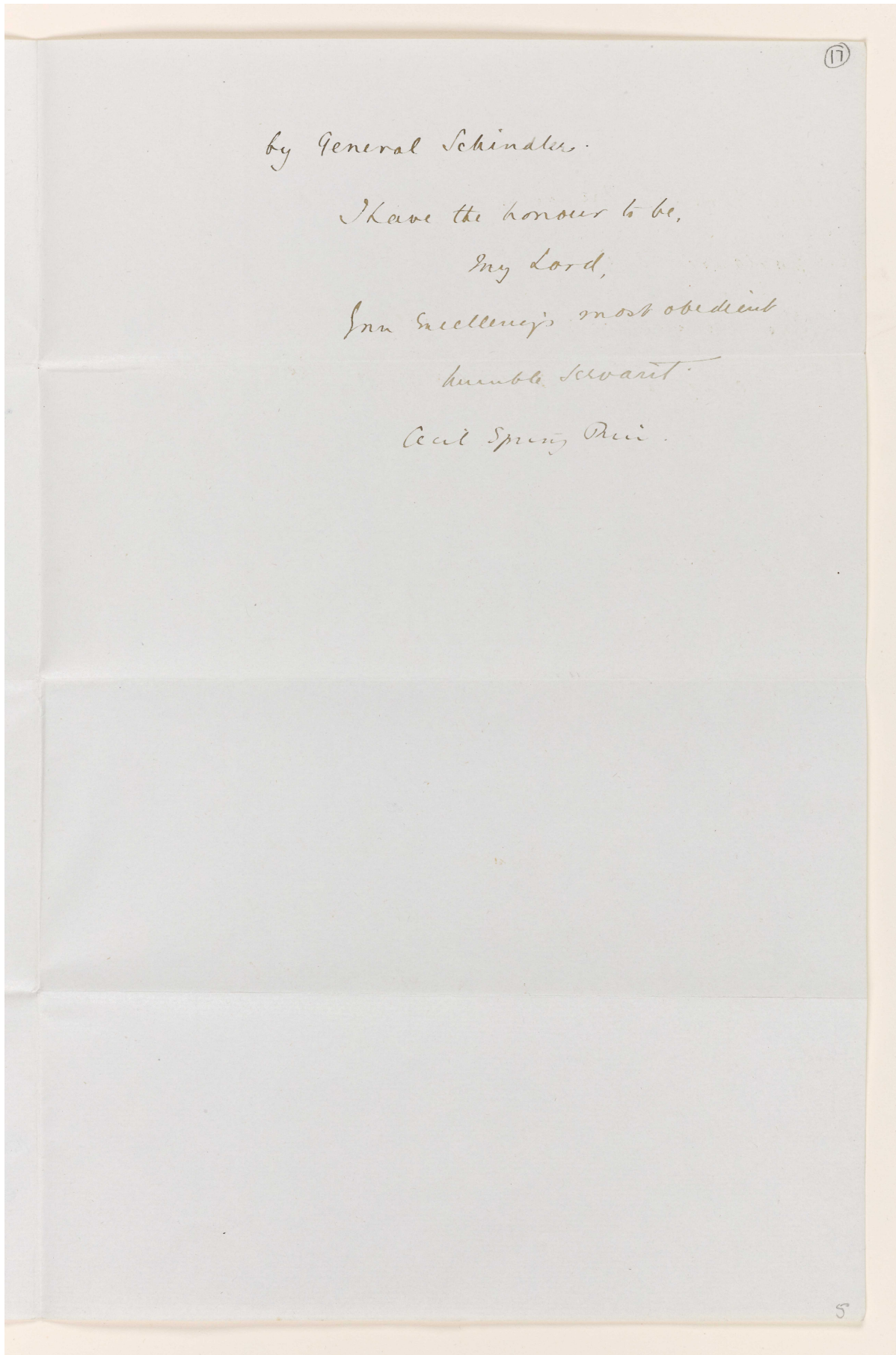
The United States Minister has
sent a copy to Mr Hay and to the
banker, Mr Morgan.

I informed Monsieur Bailat that
I would forward his communication
to Your Excellency but I said I merely
did so as a forwarding agent and
had no authority to suppress any
observations on the subject.

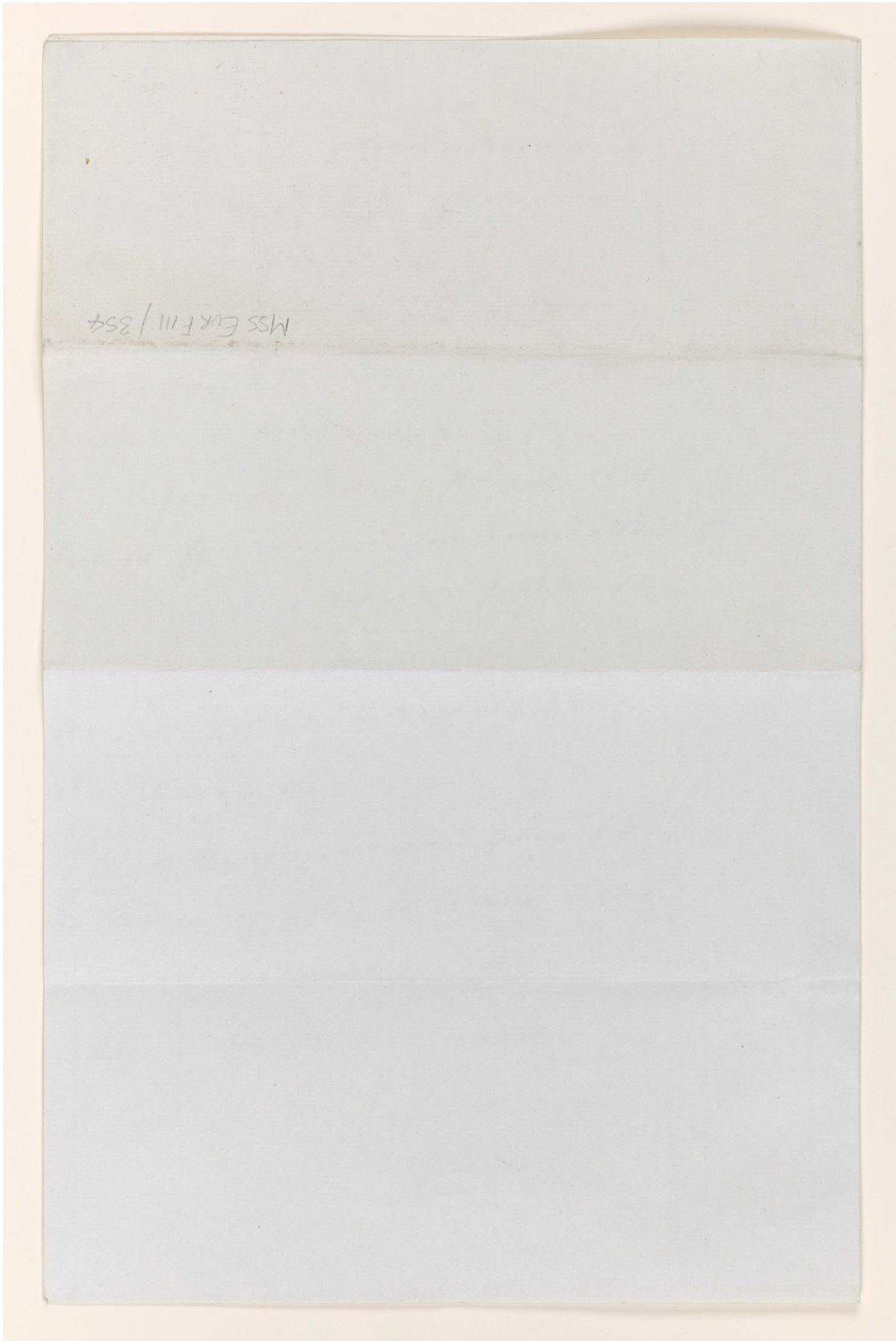
At the request of Monsieur Arnaud,
the director of posts in Persia, I had
previously forwarded a copy to Lord
Salisbury with the observations
furnished to me on the subject

by

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [17r] (38/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [17v] (39/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [18r] (40/112)

MSSEUR F111/354
(18)

A Son Excellence
Le Très-Monorable
Lord Curzon de Kedleston,
P.C. G.M.S.I. G.M.I.E.
Vice-Roi des Indes,
à Calcuta.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [18v] (41/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [19r] (42/112)

Mss Eur. F. 111/354 (19)

Téhéran; le 16 Octobre 1900.

À Son Excellence
Le Très-Honorable Lord Curzon de Kedleston,
P. C. G. M. S. J. G. M. S. C.
Vice-Roi des Indes
à Calcutta.

Excellence;

J'ai l'honneur de vous adresser par l'entremise de
la Légation de la Grande-Bretagne, à Téhéran, le
Mémoire que je viens de présenter, après en avoir donné
connaissance à M. Spring-Rice, Chargé d'Affaires
de Sa Majesté Britannique, à Son Excellence le
Ministre des Etats-Unis, pour la construction de
deux lignes importantes de chemin de fer, en Perse.

Mon projet présente des avantages incontestables
tant au point de vue économique qu'au point de vue
politique, et répond absolument à l'idée Anglo-Indienne,
dans ce moment surtout, où les Russes, par le Trans-
Sibérien et par le Trans-Caspien vont tenter d'accaparer
la plus grande partie du commerce de la Chine, des
Indes et de la Perse.

Votre Honneur n'ignore pas les visées actuelles
de la Russie sur le port de Bender Abbas et sur les
provinces du Sud, dont la possession pourrait,

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [19v] (43/112)

un jour, être très préjudiciable aux intérêts confiés
à la haute garde de Votre Excellence.

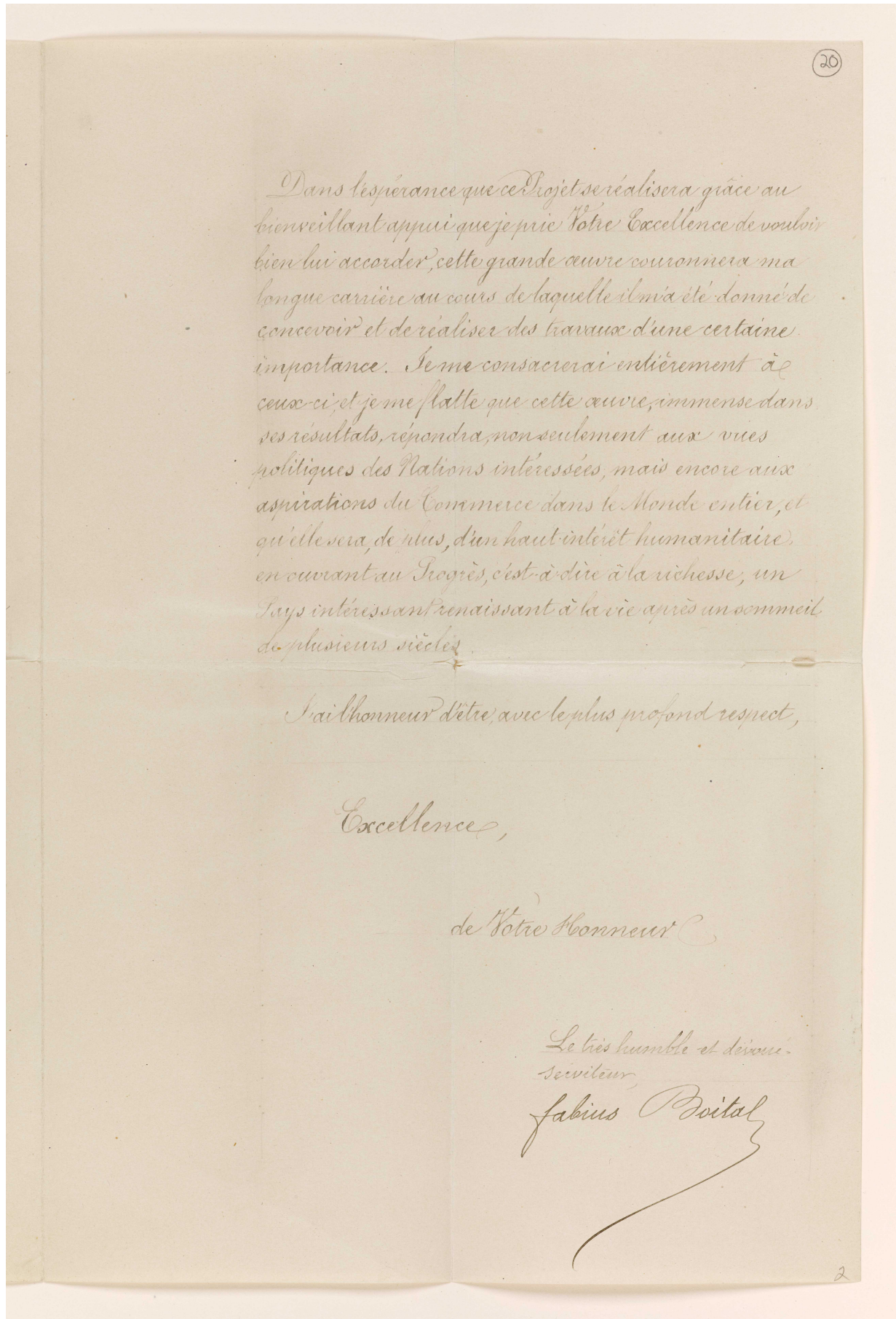
En m'adressant, toujours avec la connaissance
de M^r. Spring-Rice, à S. E. Monsieur, de
Bosven, Ministre des Etats-Unis, mon idée était
de mettre en avant le Représentant d'une grande
puissance neutre n'ayant d'autre intérêt en Perse;
que celui du développement de son commerce
et de son industrie.

En outre, tout me laisse croire qu'en informant
une Société pour la construction d'un chemin de
fer de Téhéran au Golfe Persique, le concours
bienveillant de la Légation Impériale d'Allemagne
me sera acquis; car, en réalité, mon projet
pourrait, dans un certain cas, être considéré
comme le prolongement du chemin de fer
de Constantinople à Bagdad.

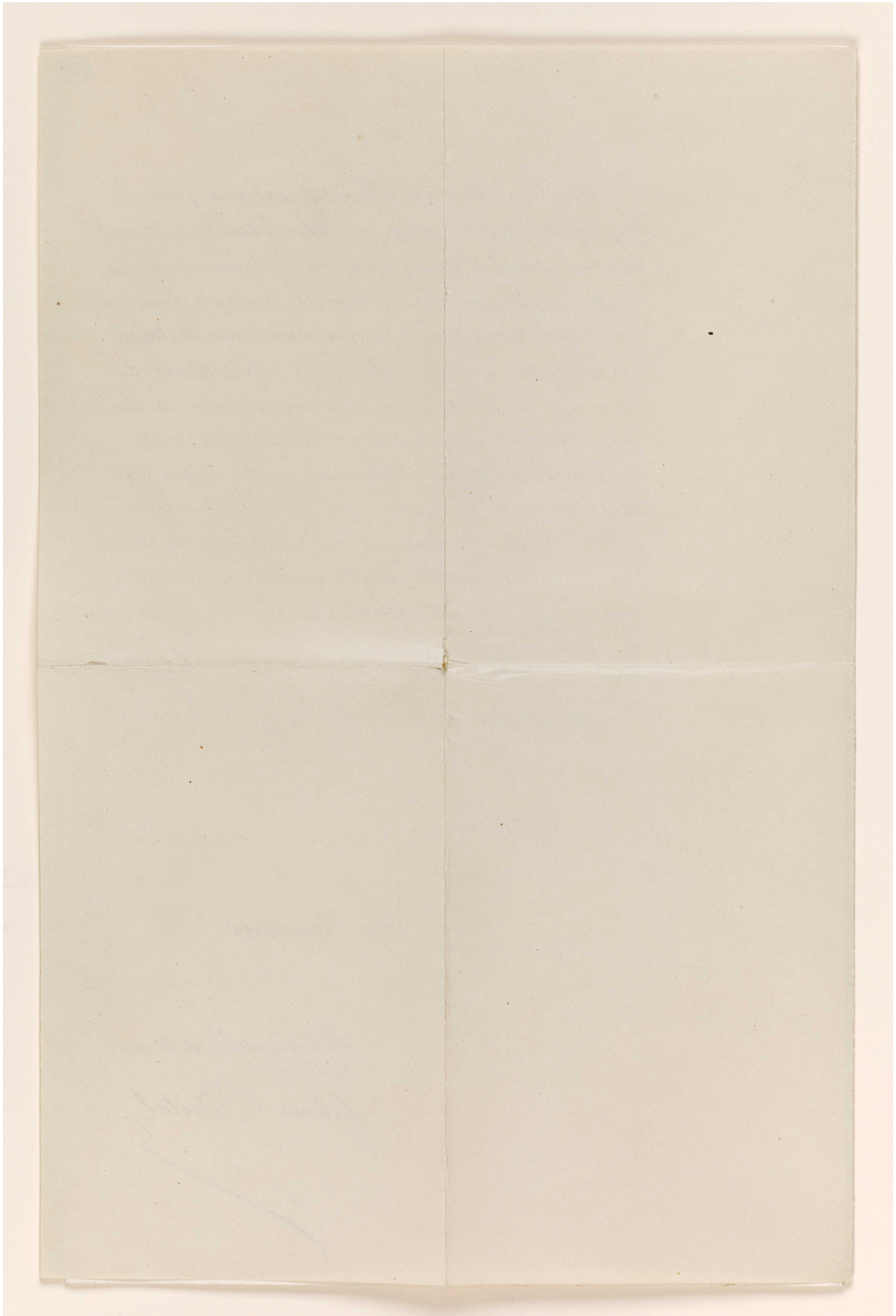
Le souvenir de Votre bienveillant accueil, à
Téhéran, les lignes que Votre Excellence a daigné
me consacrer dans son remarquable ouvrage:

"Persia and the Persian question", dont j'ai remercié
très humblement, m'encourageant à vous donner
communication de mon projet, et à vous demander,
s'il obtient Votre approbation, de vouloir bien lui
accorder Votre très-haute protection, soit auprès du
Gouvernement de Sa Majesté Britannique, soit auprès
de la Légation d'Angleterre, à Téhéran.

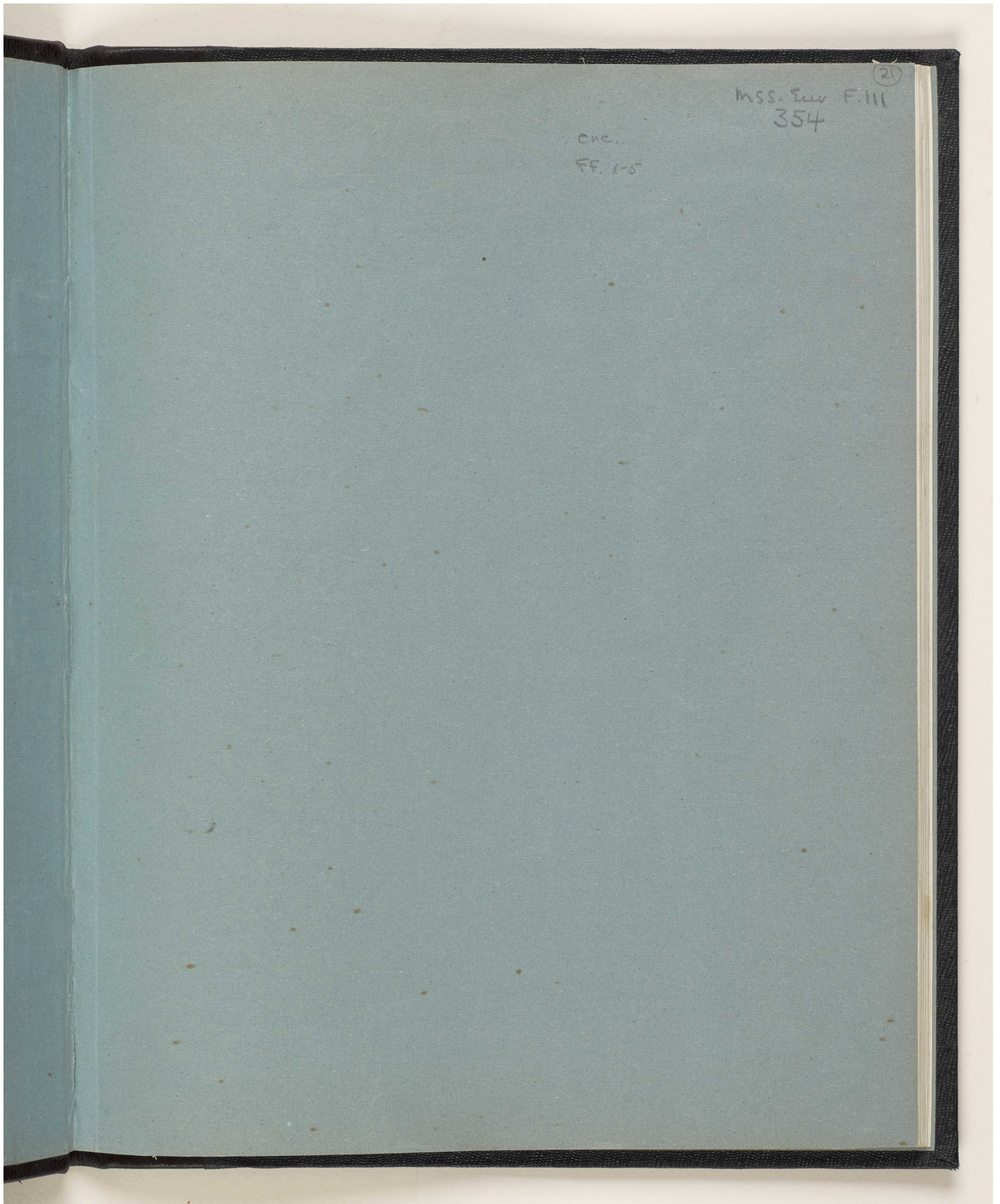
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [20r] (44/112)



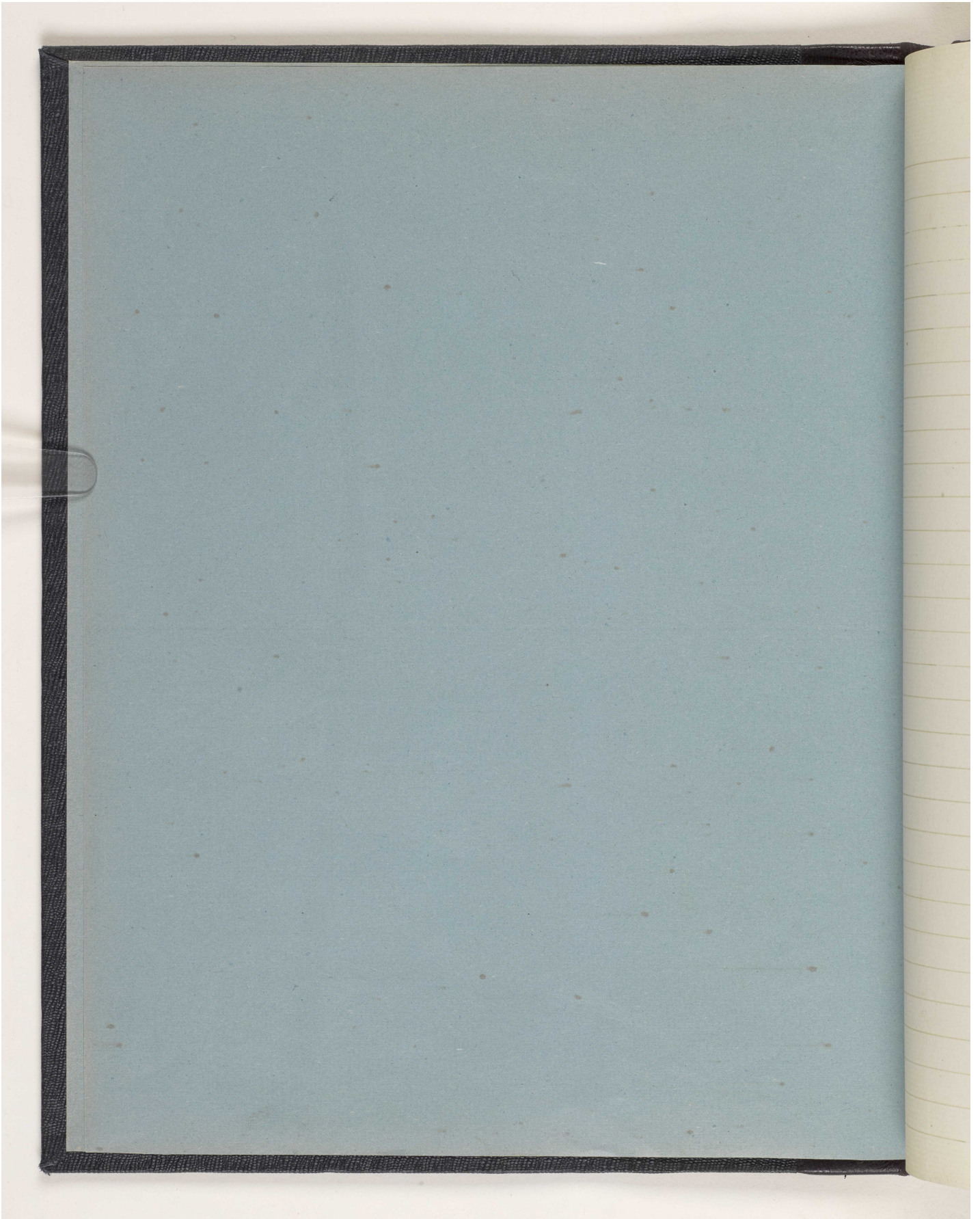
**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [20v] (45/112)**



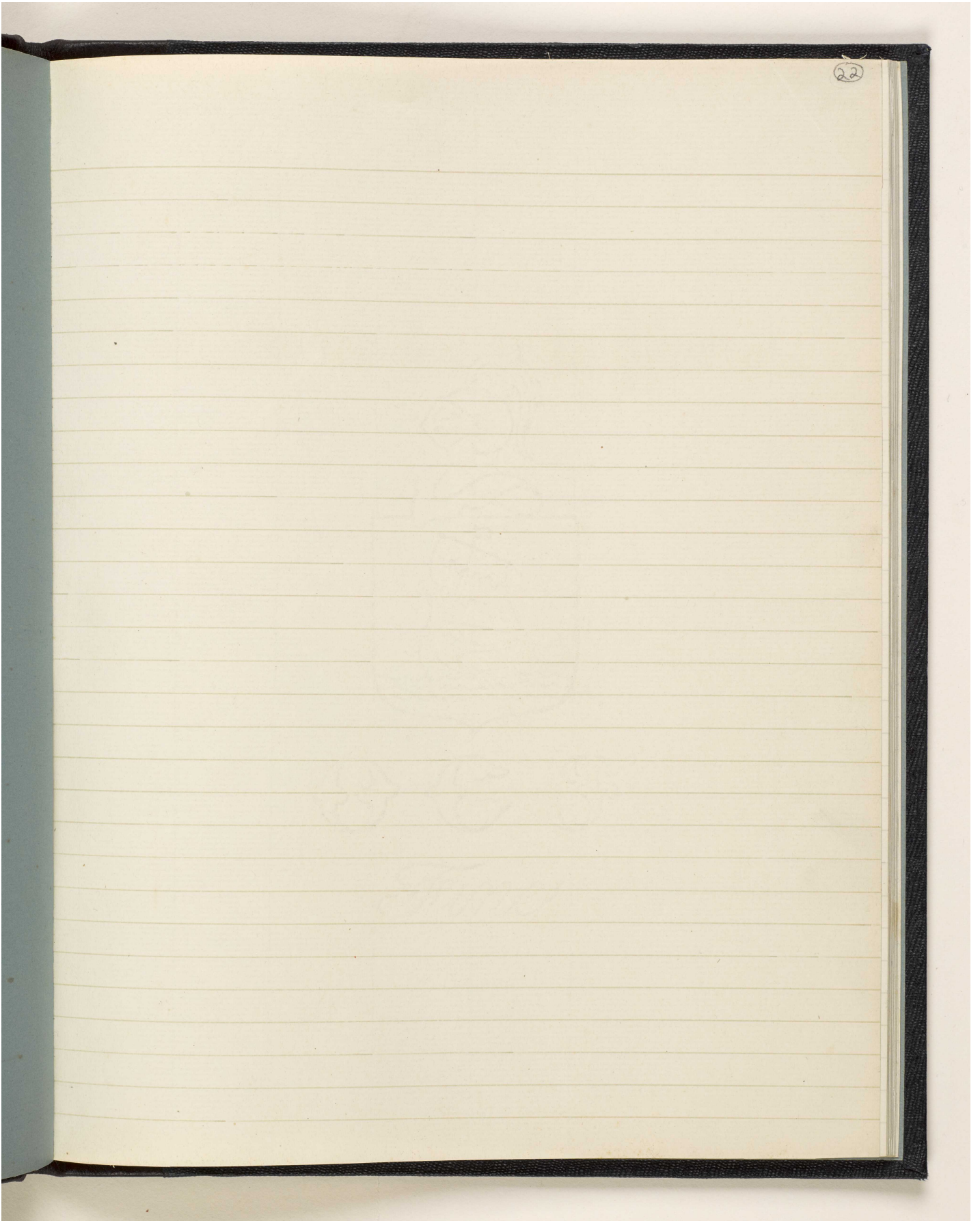
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [21r] (46/112)



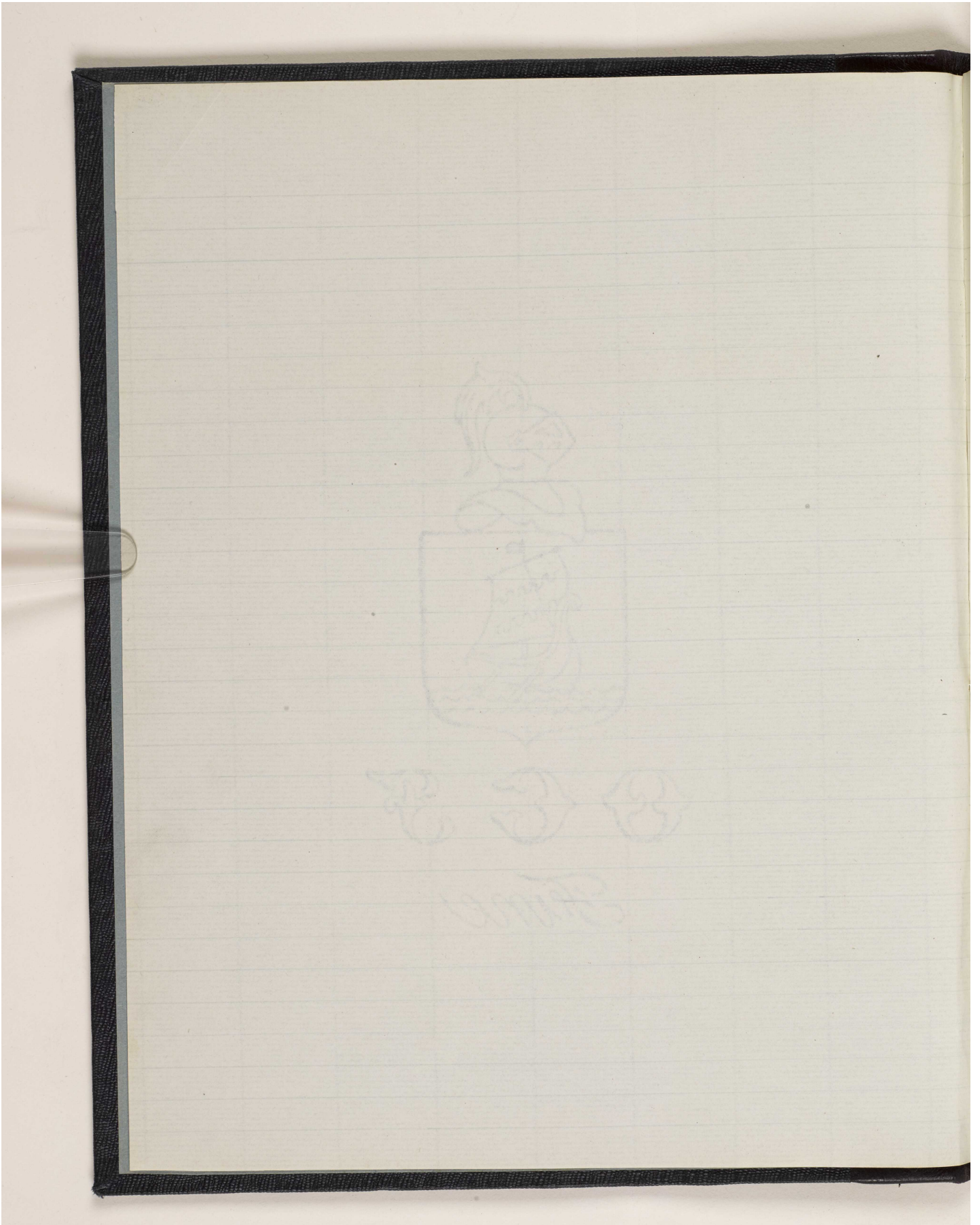
**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [21v] (47/112)**



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [22r] (48/112)



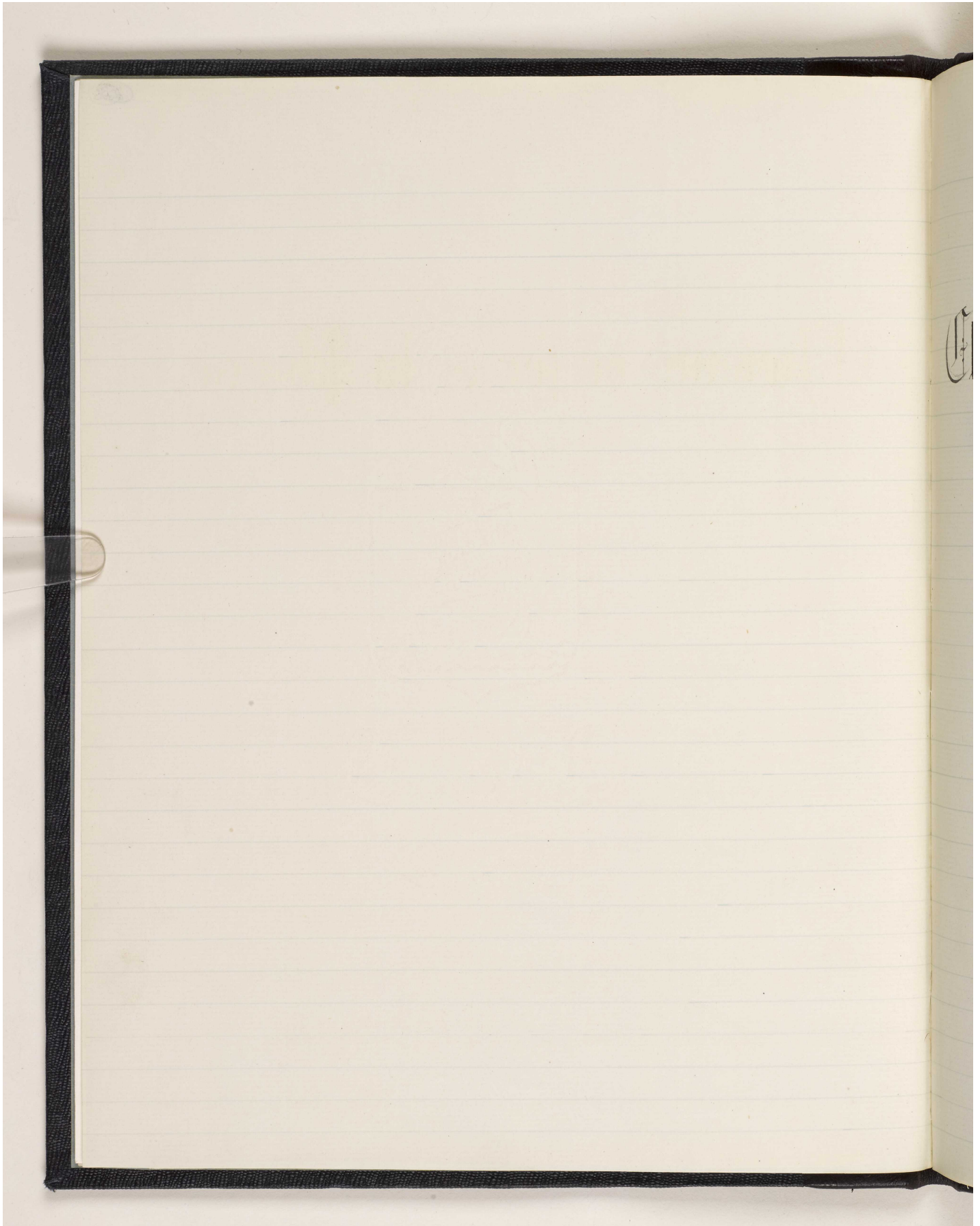
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [22v] (49/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [23r] (50/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [23v] (51/112)



24

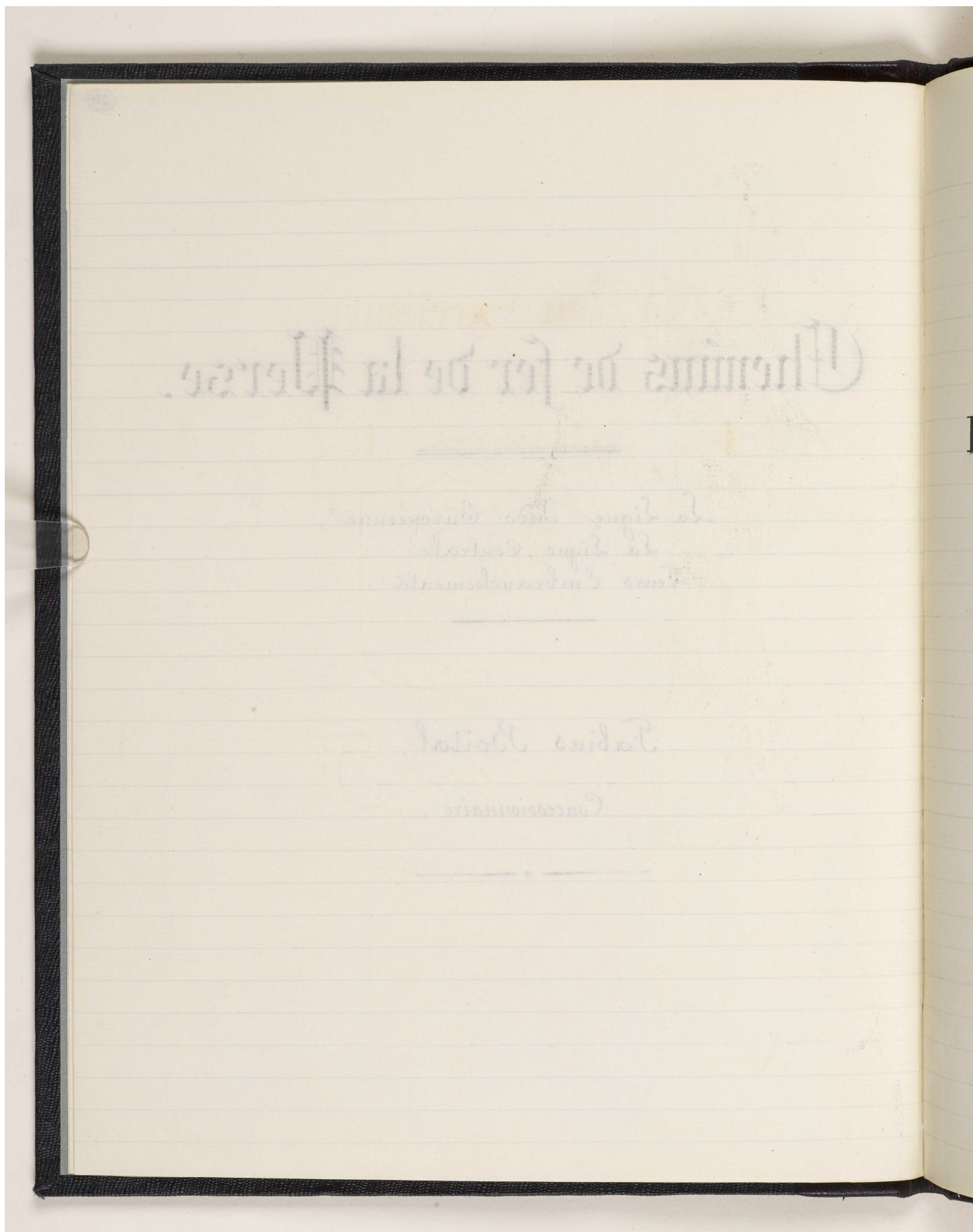
Chemins de fer de la Perse.

La Ligne Indo-Européenne,
La Ligne Centrale
Leurs Embranchements.

Fabius Boital,

Concessionnaire.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [24v] (53/112)



25

A Son Excellence
Le Très-Honorable
LE LORD CURZON de KEDLESTON
P.C. G.M.S.I. G.M.I.E.

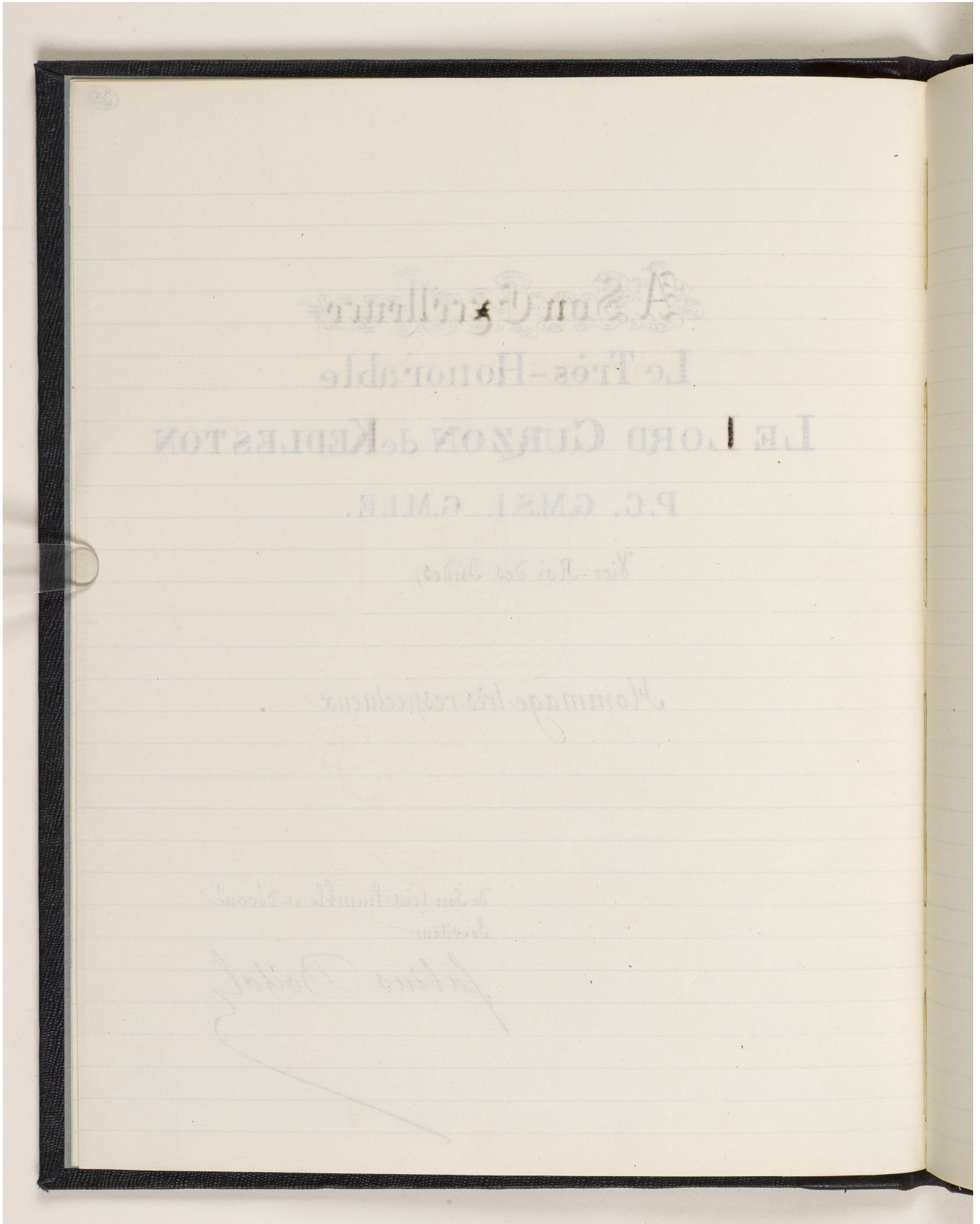
Vice-Roi des Indes,

Hommage très-respectueux

*De Son très-humble et dévoué
Serviteur*

Jabius Boital

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [25v] (55/112)



26

Chemins de fer de la Perse.

I.

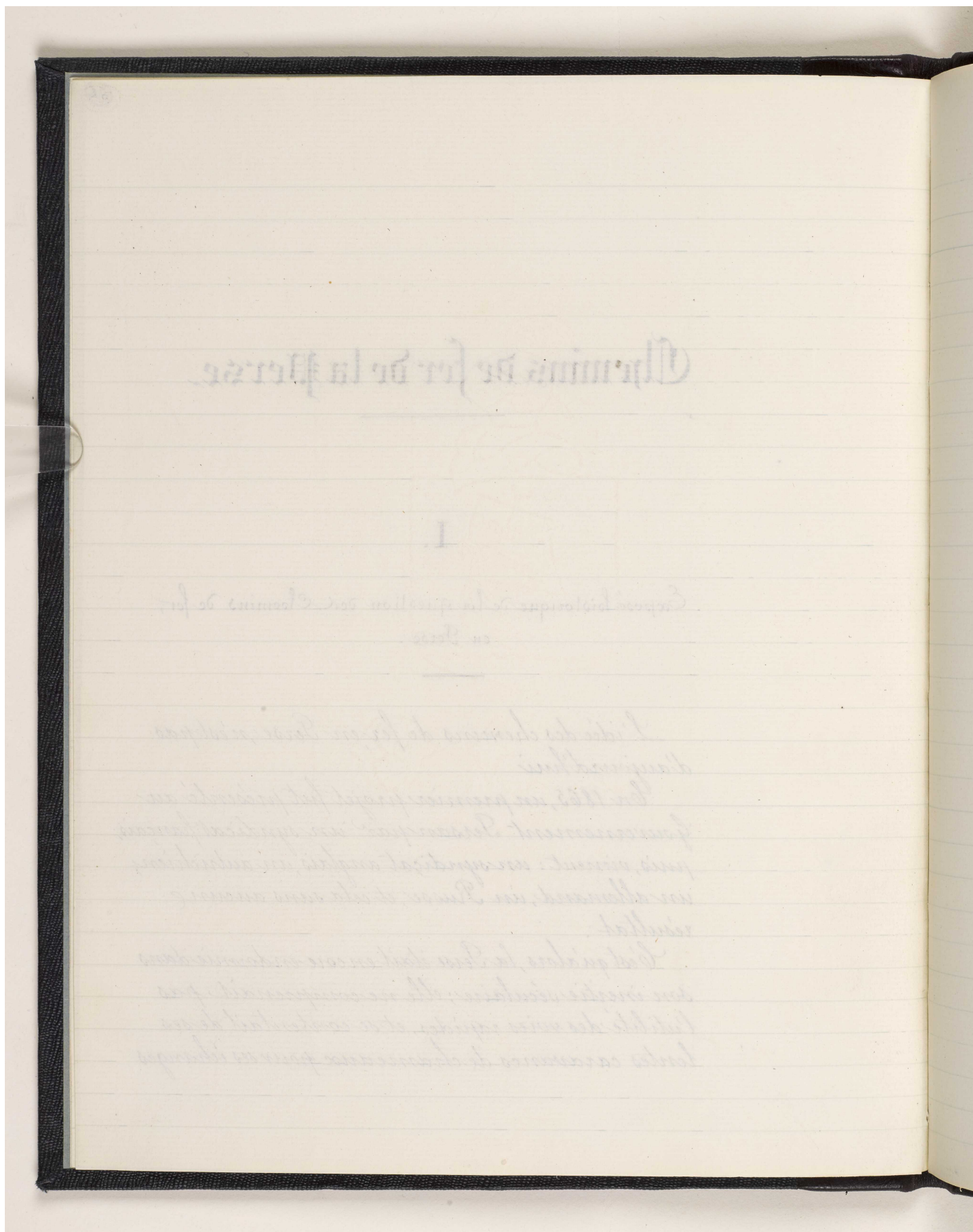
Exposé historique de la question des Chemins de fer,
en Perse.

L'idée des chemins de fer, en Perse, n'est pas
d'aujourd'hui.

En 1865, un premier projet fut présenté au
Gouvernement Persan par un syndicat français;
puis, vinrent: un syndicat anglais, un autrichien,
un allemand, un Russe, et cela sans aucun
résultat.

C'est qu'alors, la Perse était encore endormie dans
son inertie séculaire; elle ne comprenait pas
l'utilité des voies rapides, et se contentait de ses
lentes caravanes de chameaux pour ses échanges

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [26v] (57/112)



(27)

avec les pays voisins, et pour l'alimentation de son commerce intérieur?

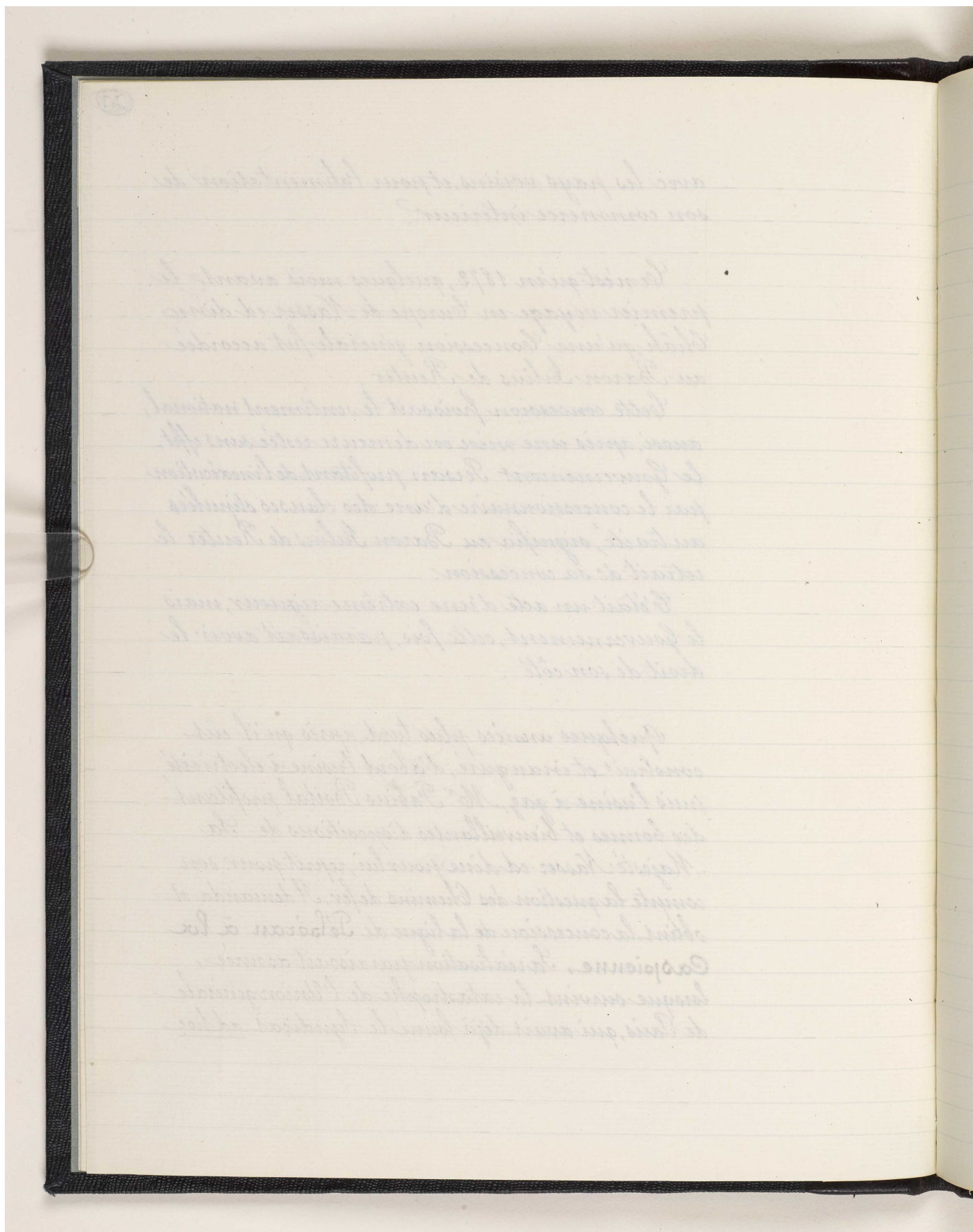
Ce n'est qu'en 1872, quelques mois avant le premier voyage en Europe de Nasser-ed-dine Châh, qu'une concession générale fut accordée au Baron Julius de Reuter.

Cette concession froissait le sentiment national, aussi, après une mise en demeure restée sans effet, le Gouvernement Persan profitant de l'inexécution par le concessionnaire d'une des clauses stipulées au traité, signifia au Baron Julius de Reuter le retrait de sa concession.

C'était un acte d'une extrême rigueur, mais le Gouvernement, cette fois, paraissait avoir le droit de son côté.

Quelques années plus tard, après qu'il eût construit et inauguré, d'abord l'usine à électricité, puis l'usine à gaz, M^r Fabius Bontal profitant des bonnes et bienveillantes dispositions de Sa Majesté Nasser-ed-dine pour lui, reprit pour son compte la question des Chemins de fer. Il demanda et obtint la concession de la ligne de Tébérân à la Caspienne. La réalisation paraissait assurée, lorsque survint la catastrophe de l'Union générale de Paris, qui avait déjà fourni le Syndicat ad hoc

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [27v] (59/112)



28

Embrassant, alors, la question à un point de vue plus grandement utile à la Perse, M^r Boital exposa au Souverain les avantages que retirerait le pays d'une ligne aboutissant au Golfe Persique. Nasser-ed-dine, très soucieux des intérêts de Son Empire et du bien être de ses sujets, lui accorda la concession suivante :

Article 1^{er}.

„ Nous accordons à M^r Boital l'autorisation de
„ prolonger la ligne du chemin de fer de Reschte à
„ Téhéran jusqu'au Golfe Persique, au point que les
„ Etudes détermineront comme le plus profitable aux
„ intérêts de la Perse et à ceux de la Compagnie.

„ M^r Boital pourra établir tels embranchements de
„ voies ferrées qu'il jugera nécessaires pour aider au
„ développement du Commerce et de l'Industrie dans
„ Notre Empire, augmenter le trafic du chemin de fer,
„ et assurer ainsi, les plus larges satisfactions au
„ Capital engagé dans son Entreprise.

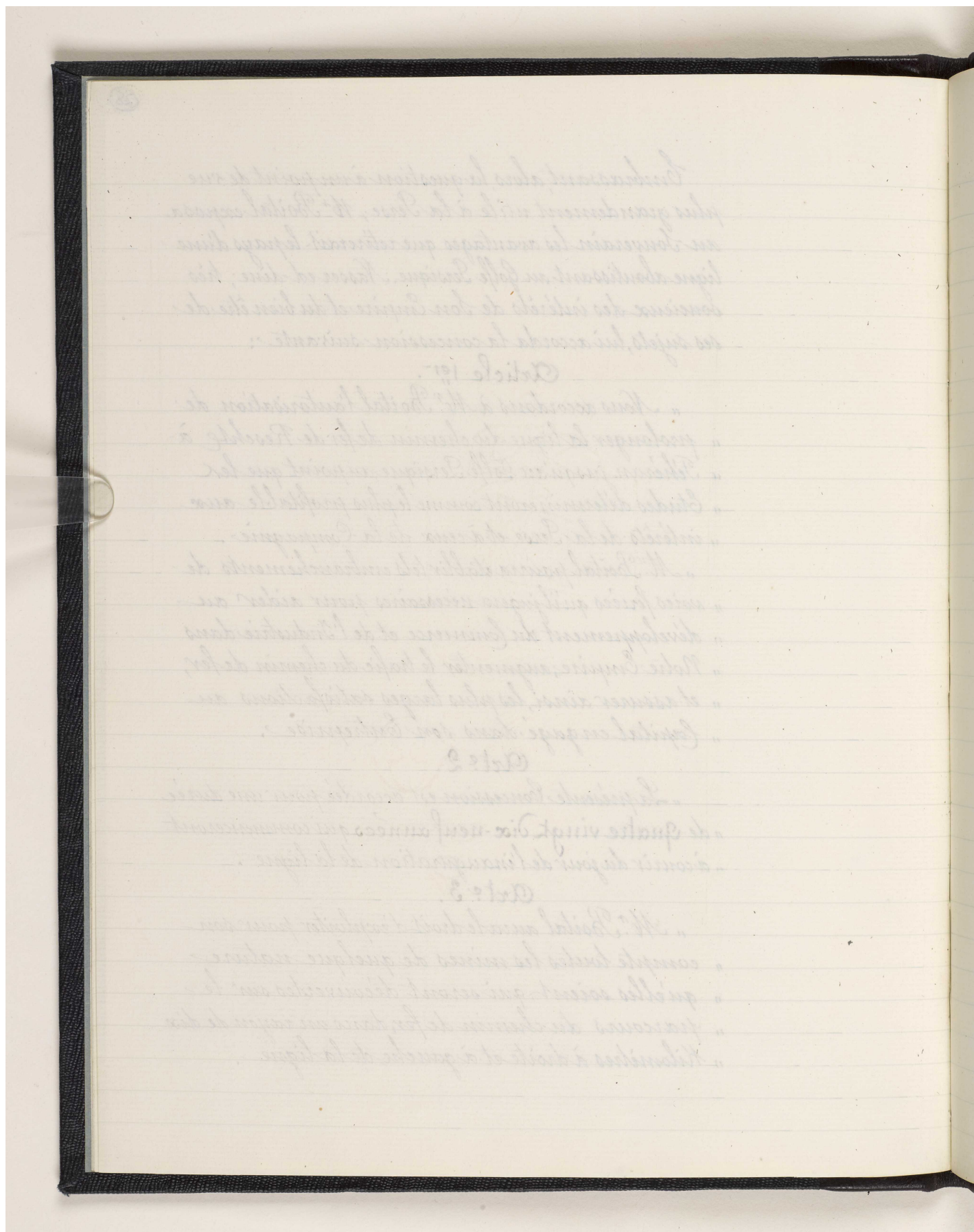
Art^e 2.

„ La présente Concession est accordée pour une durée
„ de quatre vingt dix-neuf années qui commenceront
„ à courir du jour de l'inauguration de la ligne.

Art^e 3.

„ M^r Boital aura le droit d'exploiter pour son
„ compte toutes les mines de quelque nature
„ qu'elles soient, qui seront découvertes sur le
„ parcours du chemin de fer, dans un rayon de dix
„ Kilomètres à droite et à gauche de la ligne.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [28v] (61/112)



(29)

„ Il devra s'entendre, à cet effet, avec Notre
„ Ministère des Mines, et arrêter avec lui toutes
„ conditions relatives à leur exploitation.

„ Donné à Téhéran, le vingt huit
„ Avril Mil-huit-cent quatre-vingt trois.

Suivent les signatures :

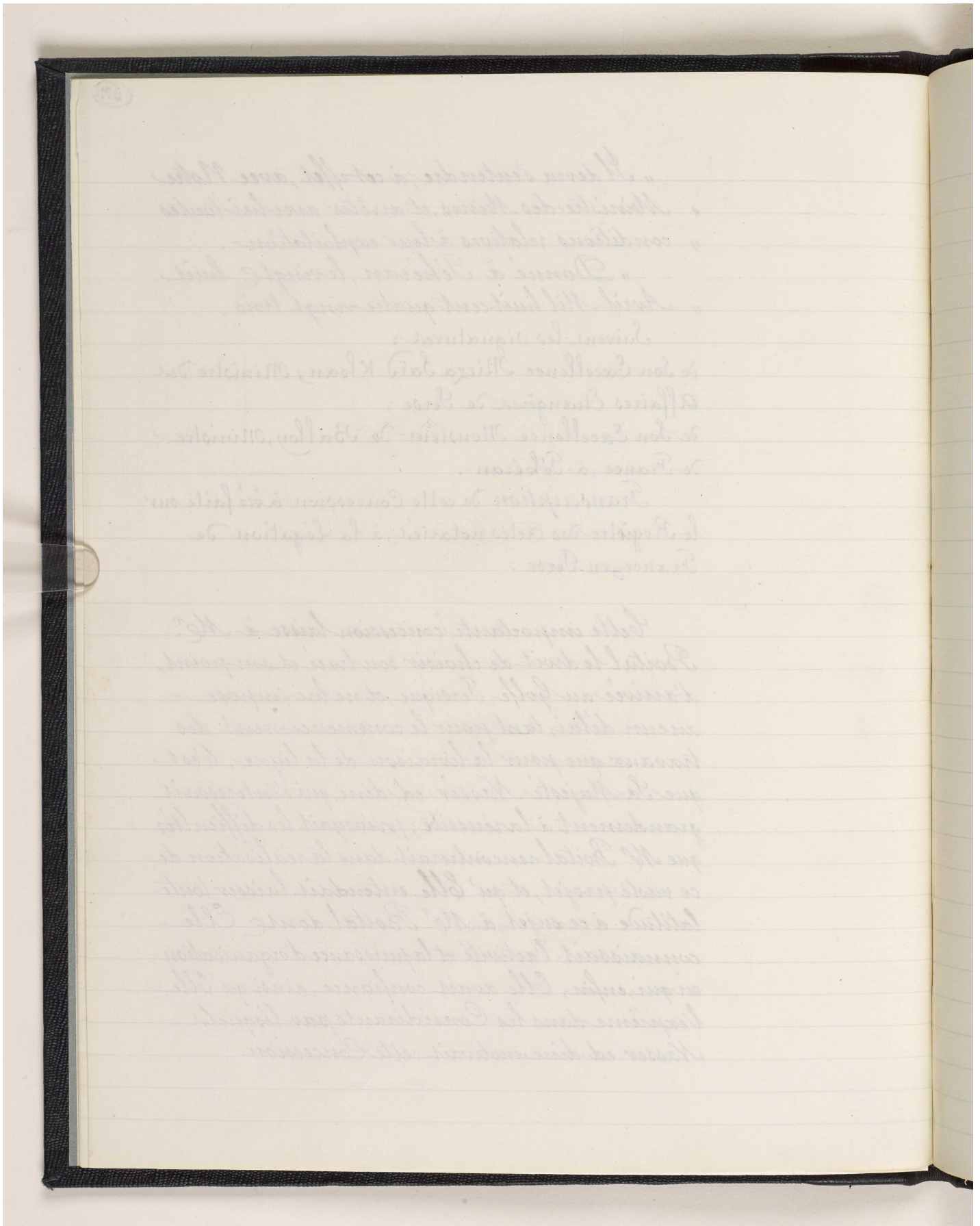
de Son Excellence Mirza Saïd Khan, Ministre des
Affaires Étrangères de Perse ;

de Son Excellence Monsieur De Bailloy, Ministre
de France, à Téhéran.

Transcription de cette Concession à été faite sur
le Registre des Actes notariés, à la Légation de
France, en Perse.

Cette importante concession laisse à M^r
Boital le droit de choisir son tracé et son point
d'arrivée au Golfe Persique, et ne lui impose
aucun délai, tant pour le commencement des
travaux que pour la livraison de la ligne. C'est
que Sa Majesté Nasser-ed-dine, qui s'intéressait
grandement à la réussite, prévoyait les difficultés
que M^r Boital rencontrerait dans la réalisation de
ce vaste projet, et qu'Elle entendait laisser toute
latitude à ce sujet, à M^r Boital donc Elle
connaissait l'activité et la puissance d'organisation,
en qui, enfin, Elle avait confiance, ainsi qu'Elle
l'exprime dans les Considérants par lesquels
Nasser-ed-dine motivait cette Concession.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [29v] (63/112)



(30)

Un groupe de financiers parisiens avec M^r Ferdinand de Lesseps à sa tête, se constitua en syndicat, mais par suite des circonstances provoquées par la crise de Panama, cette combinaison fut abandonnée.

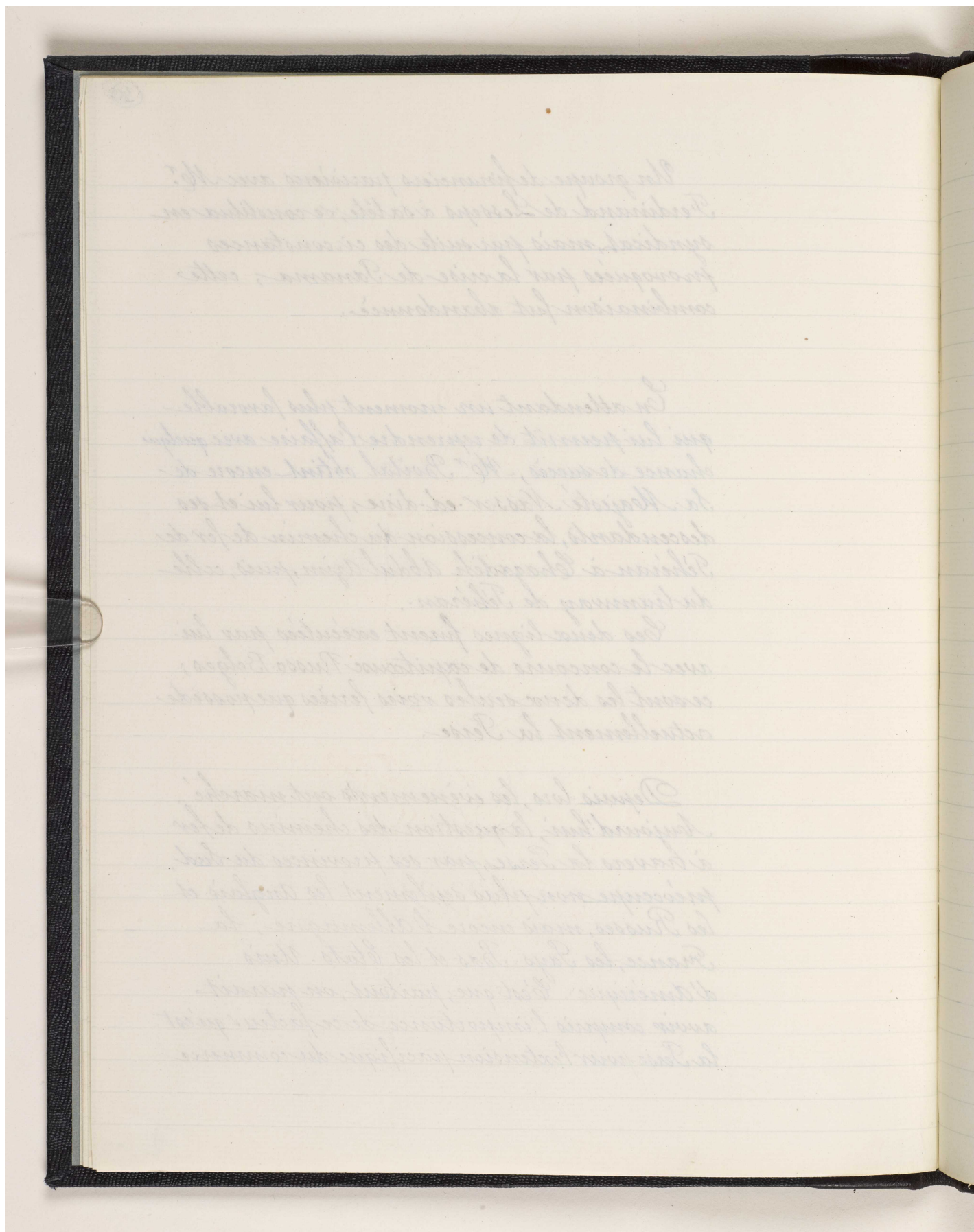
En attendant un moment plus favorable qui lui permit de reprendre l'affaire avec quelque chance de succès, M^r Boitard obtint encore de Sa Majesté Nasser-ed-dine, pour lui et ses descendants, la concession du chemin de fer de Téhéran à Chagadéh Abdul Azim, puis, celle du tramway de Téhéran.

Ces deux lignes furent exécutées par lui avec le concours de capitaine Russo-Belges; ce sont les deux seules voies ferrées que possède actuellement la Perse.

Depuis lors, les événements ont marché. Aujourd'hui, la question des chemins de fer à travers la Perse, par ses provinces du Sud, préoccupe non plus seulement les Anglais et les Russes, mais encore l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et les Etats-Unis d'Amérique. C'est que, partout, on paraît avoir compris l'importance de ce facteur qui est la Perse pour l'extension pacifique du commerce.

2

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [30v] (65/112)



(31)

en Asie.

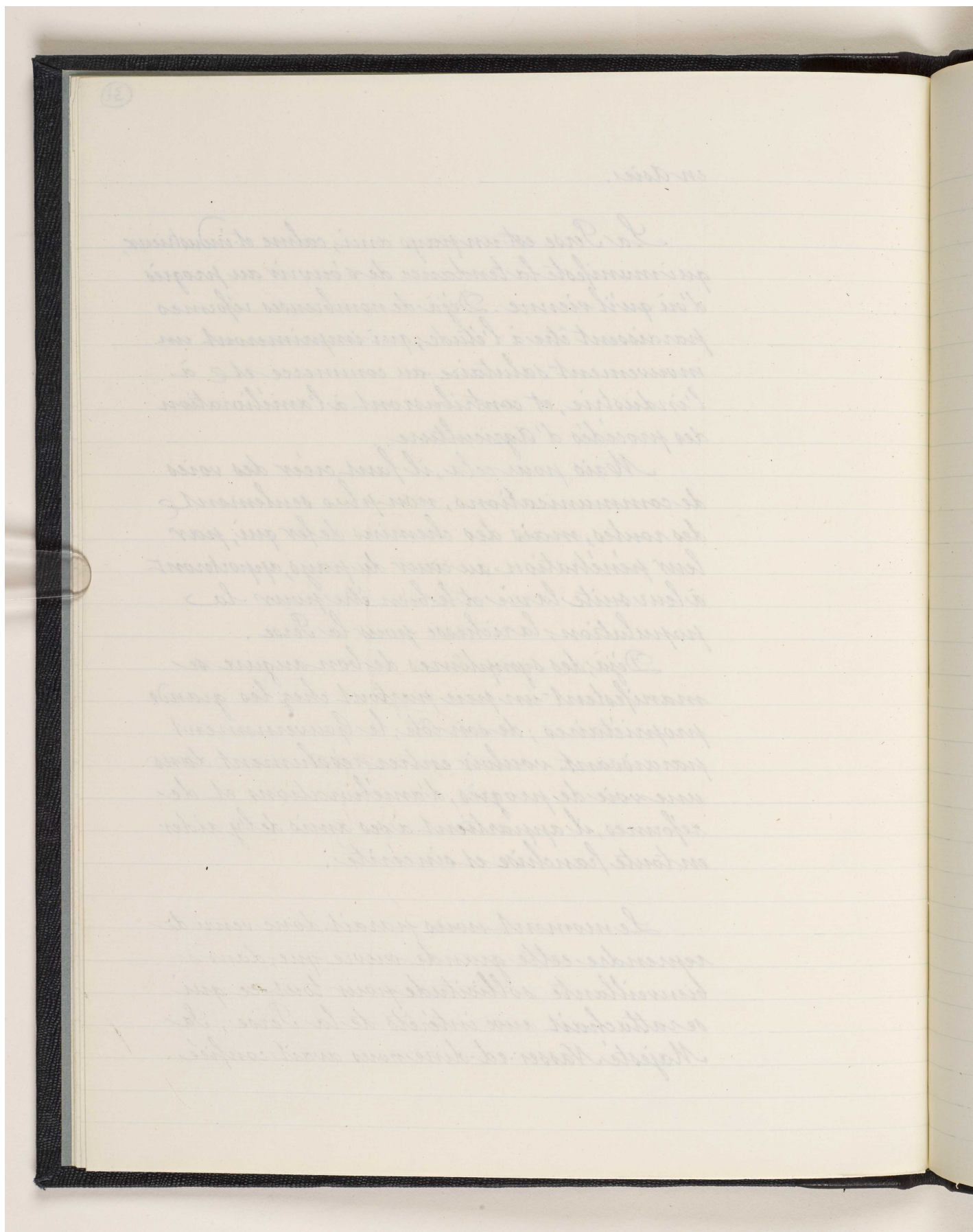
La Perse est un pays ami, calme et industrieux, qui manifeste la tendance de s'ouvrir au progrès d'où qu'il vienne. Déjà de nombreuses réformes paraissent être à l'étude; qui imprimeront un mouvement salutaire au commerce et à l'industrie, et contribueront à l'amélioration des procédés d'agriculture.

Mais pour cela, il faut créer des voies de communications, non plus seulement des routes, mais des chemins de fer qui, par leur pénétration au cœur du pays, apporteront à leur suite la vie et le bien-être pour la population, la richesse pour la Perse.

Déjà, des symptômes de bon augure se manifestent un peu partout chez les grands propriétaires; de son côté, le Gouvernement paraissant vouloir entrer résolument dans une voie de progrès, d'améliorations et de réformes, il appartient à ses amis de l'y aider en toute franchise et sincérité.

Le moment nous paraît donc venu de reprendre cette grande œuvre que, dans sa bienveillante sollicitude pour tout ce qui se rattache aux intérêts de la Perse, Sa Majesté Nasser-ed-dine nous avait confiée.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [31v] (67/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [32r] (68/112)

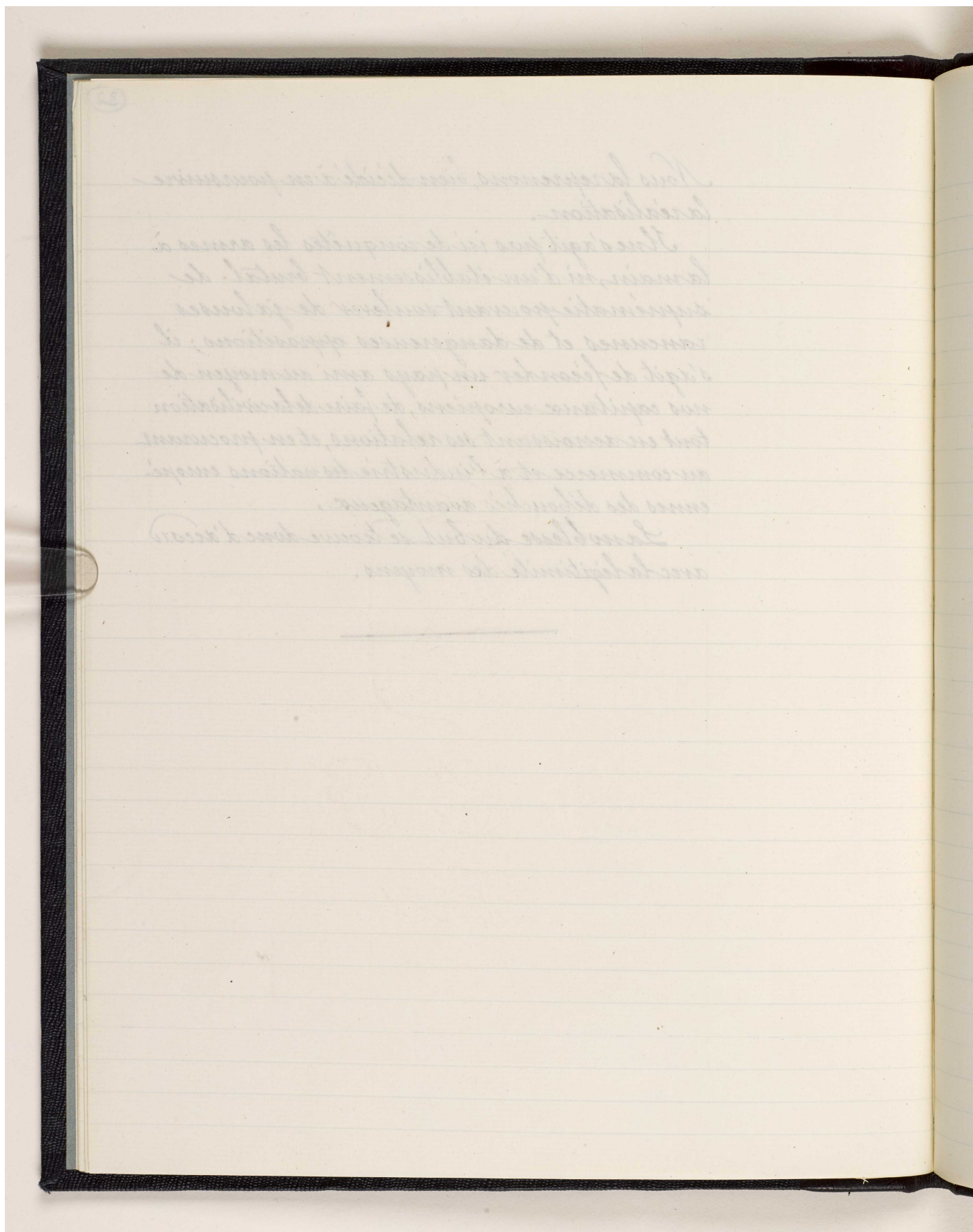
(32)

Nous la reprenons, bien décidé à en poursuivre la réalisation.

Il ne s'agit pas ici de conquêtes les armes à la main, ni d'un établissement brutal de suprématie pouvant soulever de jalouses rancunes et de dangereuses oppositions; il s'agit de féconder un pays ami au moyen de nos capitaux européens, de faire de la civilisation tout en accroissant ses relations, et en procurant au commerce et à l'industrie des nations européennes des débouchés avantageux.

La noblesse du but se trouve donc d'accord avec la légitimité des moyens.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [32v] (69/112)



(33)

II.

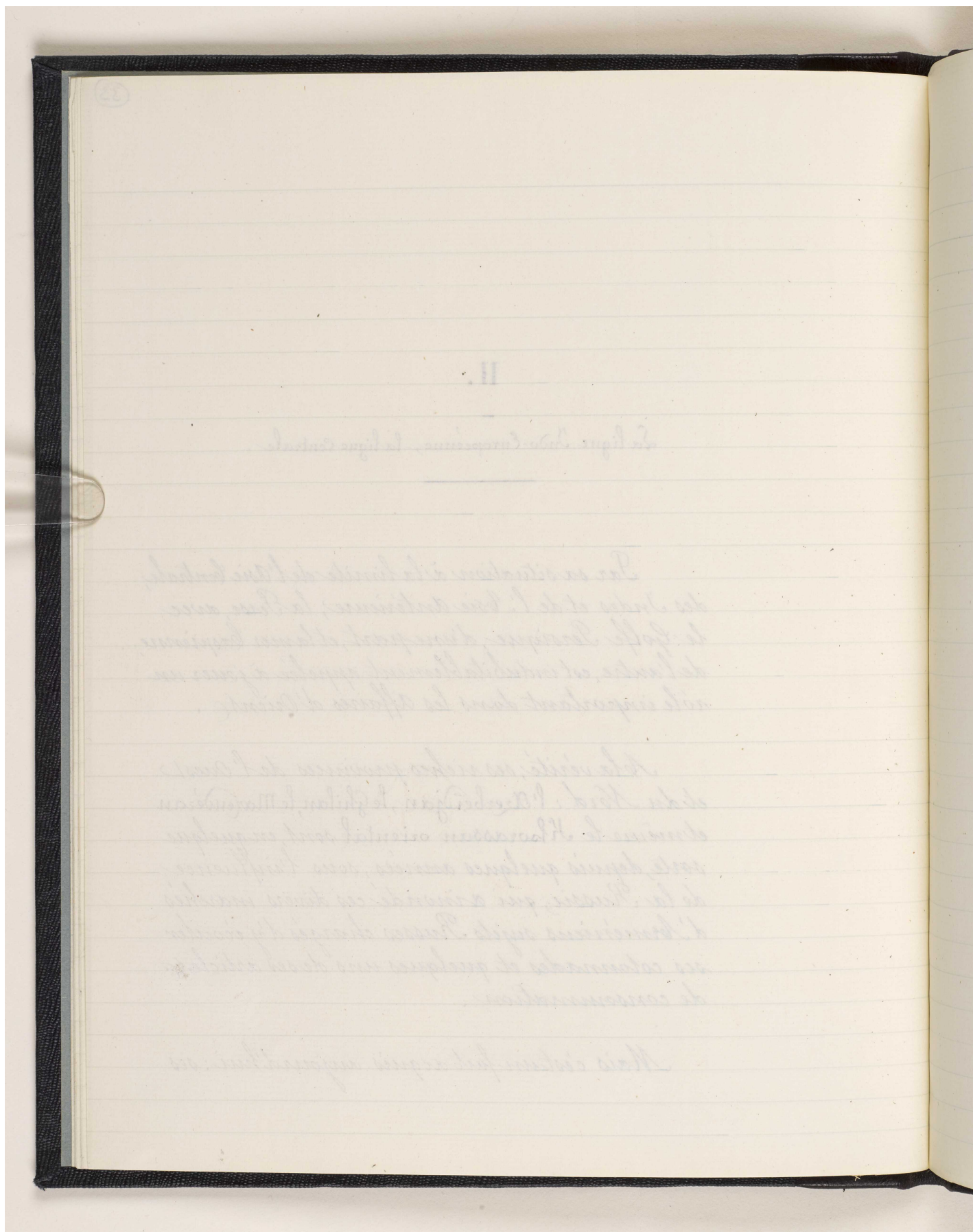
La ligne Indo-Européenne, - la ligne Centrale.

Par sa situation à la limite de l'Asie Centrale, des Indes et de l'Asie Antérieure, la Perse, avec le Golfe Persique, d'une part, et la mer Caspienne, de l'autre, est indubitablement appelée à jouer un rôle important dans les affaires d'Orient.

A la vérité, ses riches provinces de l'Ouest et du Nord : l'Azerbeïdjan, le Ghilan, le Mazendéran et même le Khorassan oriental sont, en quelque sorte, depuis quelques années, sous l'influence de la Russie, qui a inondé ces divers marchés d'Arméniens sujets Russes chargés d'y écouler ses cotonnades et quelques uns de ses articles de consommation.

Mais c'est un fait acquis aujourd'hui : ses

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [33v] (71/112)



(34)

produits manufacturés ne peuvent soutenir¹
la concurrence avec les produits similaires
Anglais et Européens, comme prix et comme
qualité; de plus, ils sont généralement peu
appréciés des Persans.

Si les Russes ont acquis une grande influence
dans ces provinces; s'ils ont pu voir accroître
cette influence à Téhéran, à la suite de leur
intervention dans certaines affaires du gouver-
nement, il n'est pas moins vrai que, de leur
côté, les Anglais ont su s'implanter solidement
sur toute la côte du Golfe Persique et dans les
provinces méridionales de la Perse.

Et si l'on tire sur la carte de ce vaste Empire
une ligne dans la direction Sud-Est, de
Hermanschâh au Séistan, on peut considérer
que toute la partie de territoire au Sud de
cette ligne, forme la zone d'influence Anglaise.

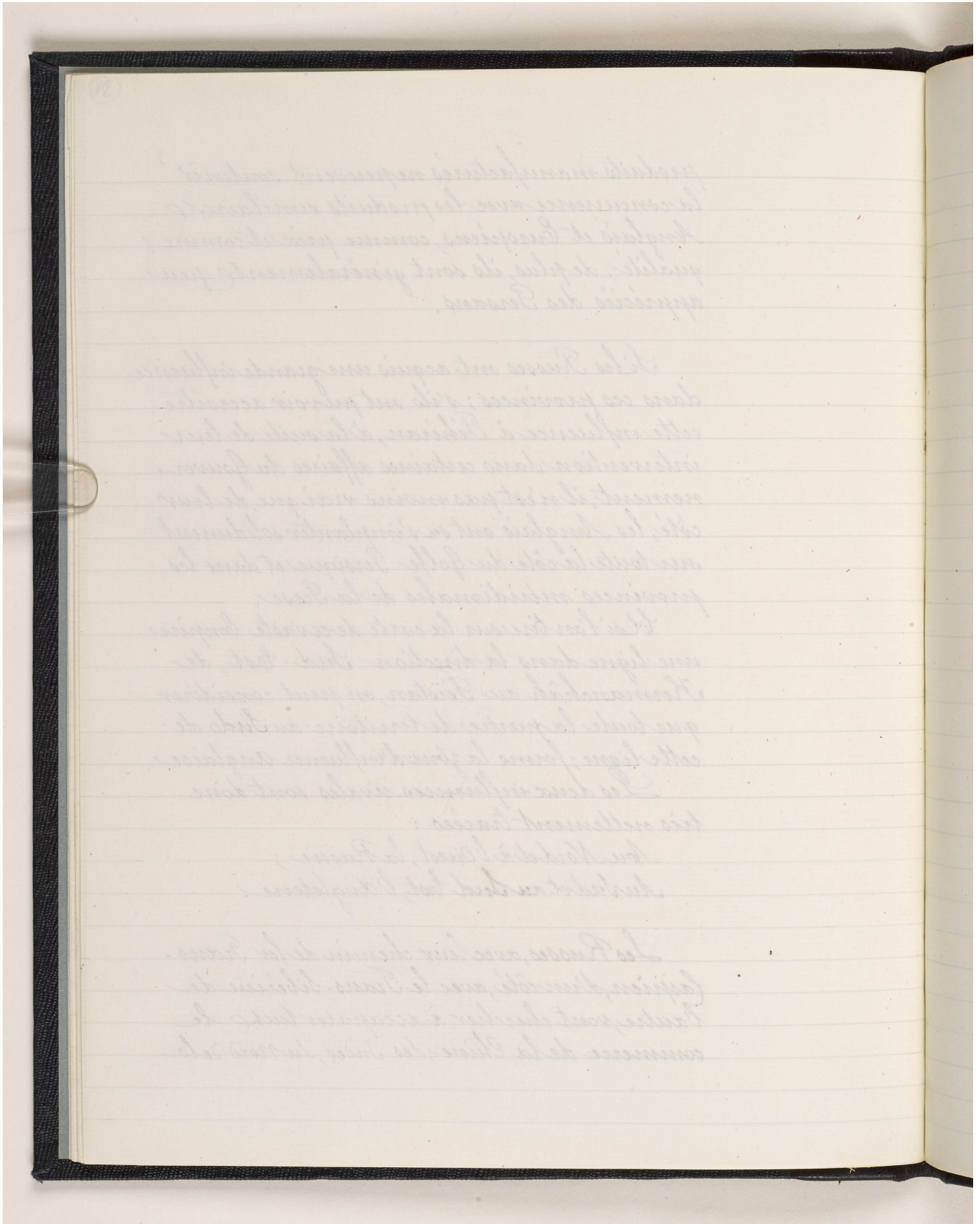
Les deux influences rivales sont donc
très nettement tracées :

Au Nord et à l'Ouest, la Russie ;

Au Sud et au Sud-Est, l'Angleterre.

Les Russes, avec leur chemin de fer Trans-
caspien, d'un côté, avec le Trans-Sibérien de
l'autre, vont chercher à accaparer tout le
commerce de la Chine, des Indes, du Nord de la

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [34v] (73/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [35r] (74/112)

(35)

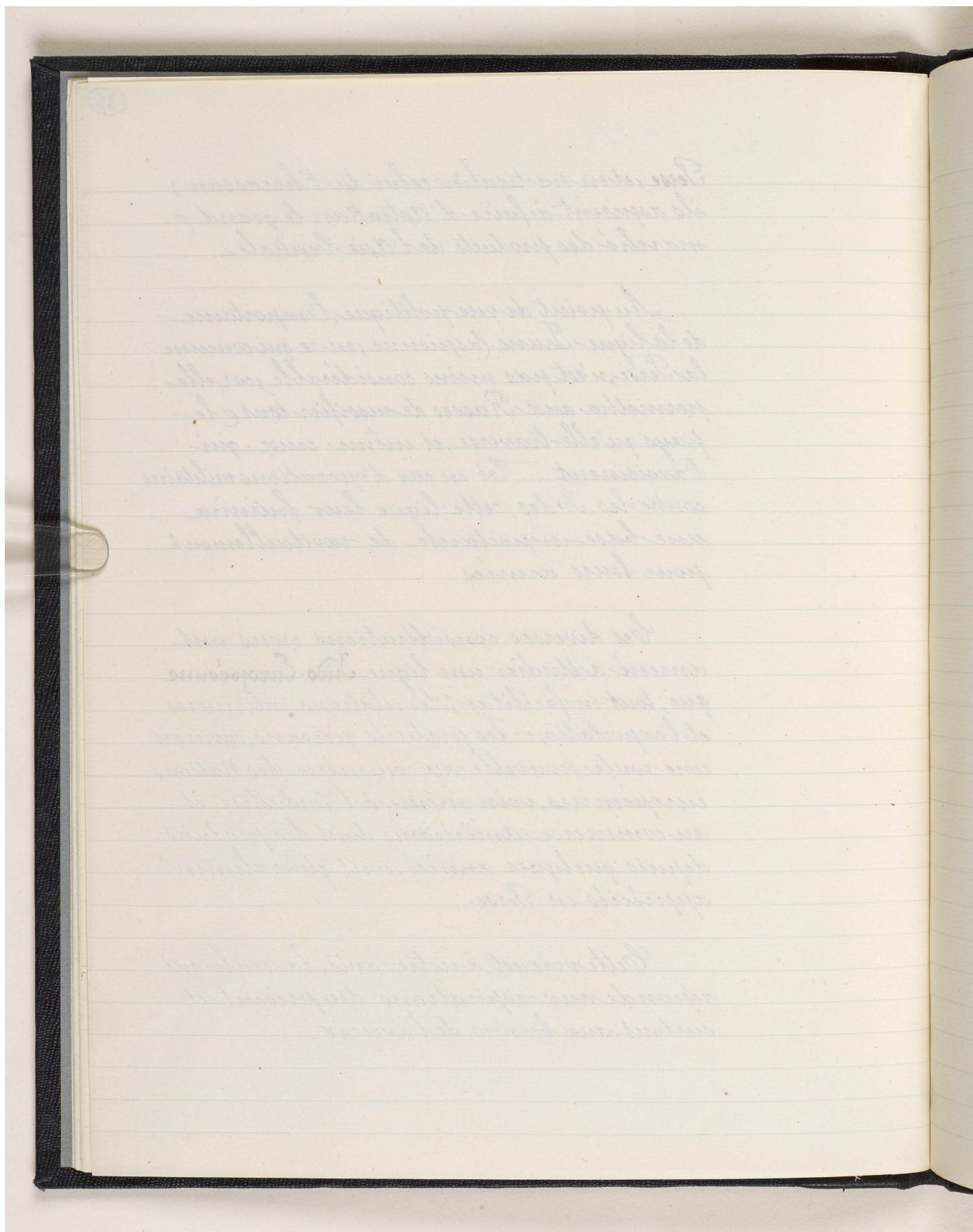
Persie, et en particulier celui du Khorassan ;
ils aspirent à faire d'Astrakan le grand
marché des produits de l'Asie Centrale.

Au point de vue politique, l'importance
de la ligne Trans-Caspienne, en ce qui concerne
la Perse, n'est pas moins considérable ; car elle
permettra aux Russes de russifier tout le
pays qu'elle traverse, et même ceux qui
l'avvoisinent. Et en cas d'opérations militaires
contre les Indes, cette ligne leur fournira
une base importante de ravitaillement
pour leurs armées.

Ces diverses considérations nous ont
amené à étudier une ligne Indo-Européenne
qui, tout en facilitant les relations intérieures
et l'exportation des produits persans, ouvrirait
une route nouvelle au commerce des Nations
européennes, voire même à l'Industrie et
au commerce Américains dont les produits,
depuis quelques années, sont généralement
appréciés en Perse.

Cette voie est, à notre avis, la seule qui
réponde aux aspirations du présent, et
surtout aux besoins de l'avenir.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [35v] (75/112)



(36)

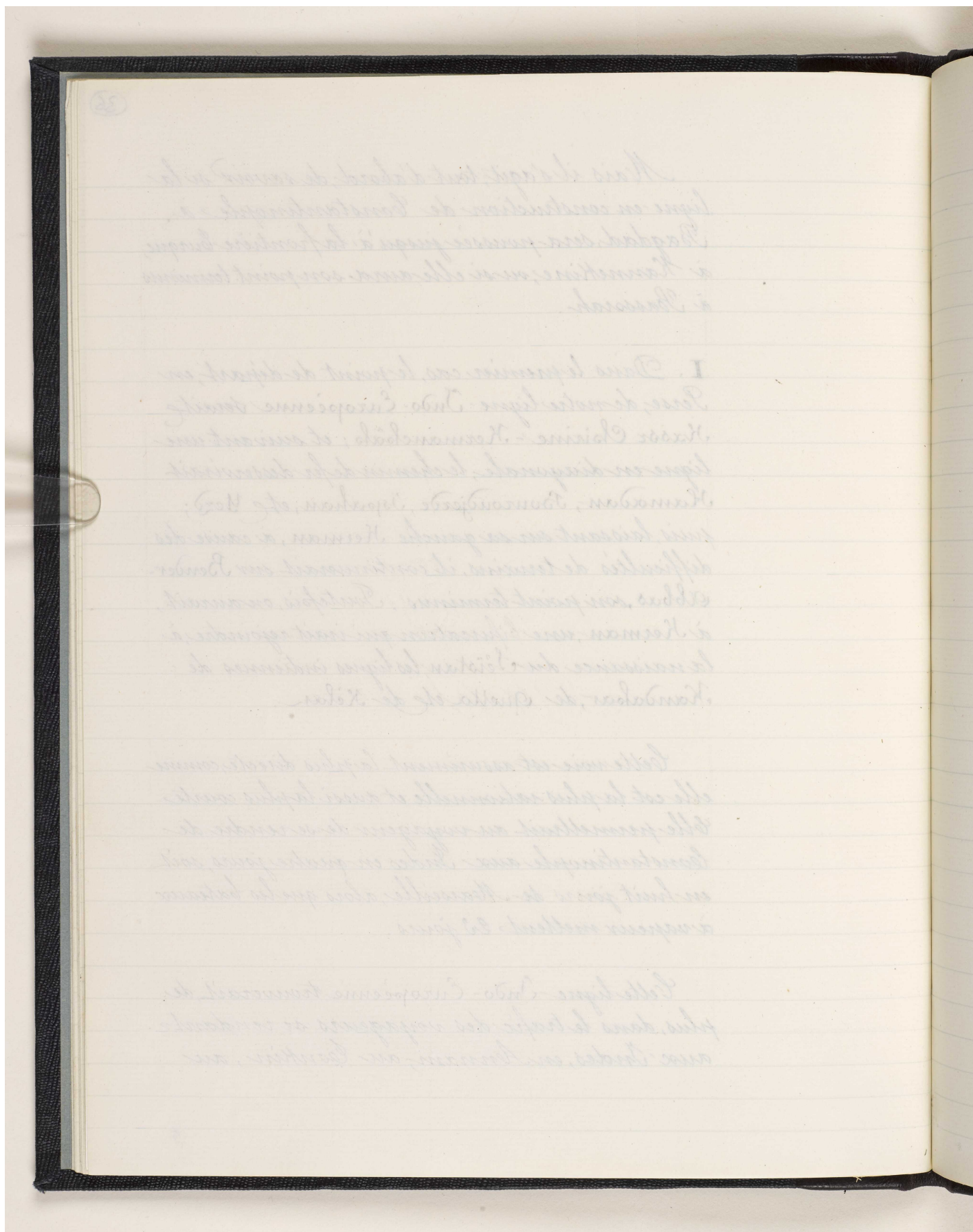
Mais il s'agit, tout d'abord, de savoir si la ligne en construction de Constantinople à Bagdad, sera poussée jusqu'à la frontière turque, à Kannekine, ou si elle aura son point terminus à Bassorah.

I. Dans le premier cas, le point de départ, en Perse, de notre ligne Indo-Européenne serait Kasse Chirine - Kermanschah; et suivant une ligne en diagonale, le chemin de fer desservirait Hamoudan, Bouroudjerde, Isfahan, etc Yerd; puis, laissant sur sa gauche Kerman, à cause des difficultés de terrains, il continuerait sur Bender-Abbas, son point terminus. Toutefois, on aurait, à Kerman, une bifurcation qui irait rejoindre, à la naissance du Séistan, les lignes indiennes de Kandaabar, de Quetta et de Kélar.

Cette voie est assurément la plus directe, comme elle est la plus rationnelle et aussi la plus courte. Elle permettrait au voyageur de se rendre de Constantinople aux Indes en quatre jours, soit en huit jours de Marseille, alors que les bateaux à vapeur mettent 20 jours.

Cette ligne Indo-Européenne trouverait, de plus, dans le trafic des voyageurs se rendant aux Indes, en Annam, au Soudan, au

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [36v] (77/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [37r] (78/112)

(37)

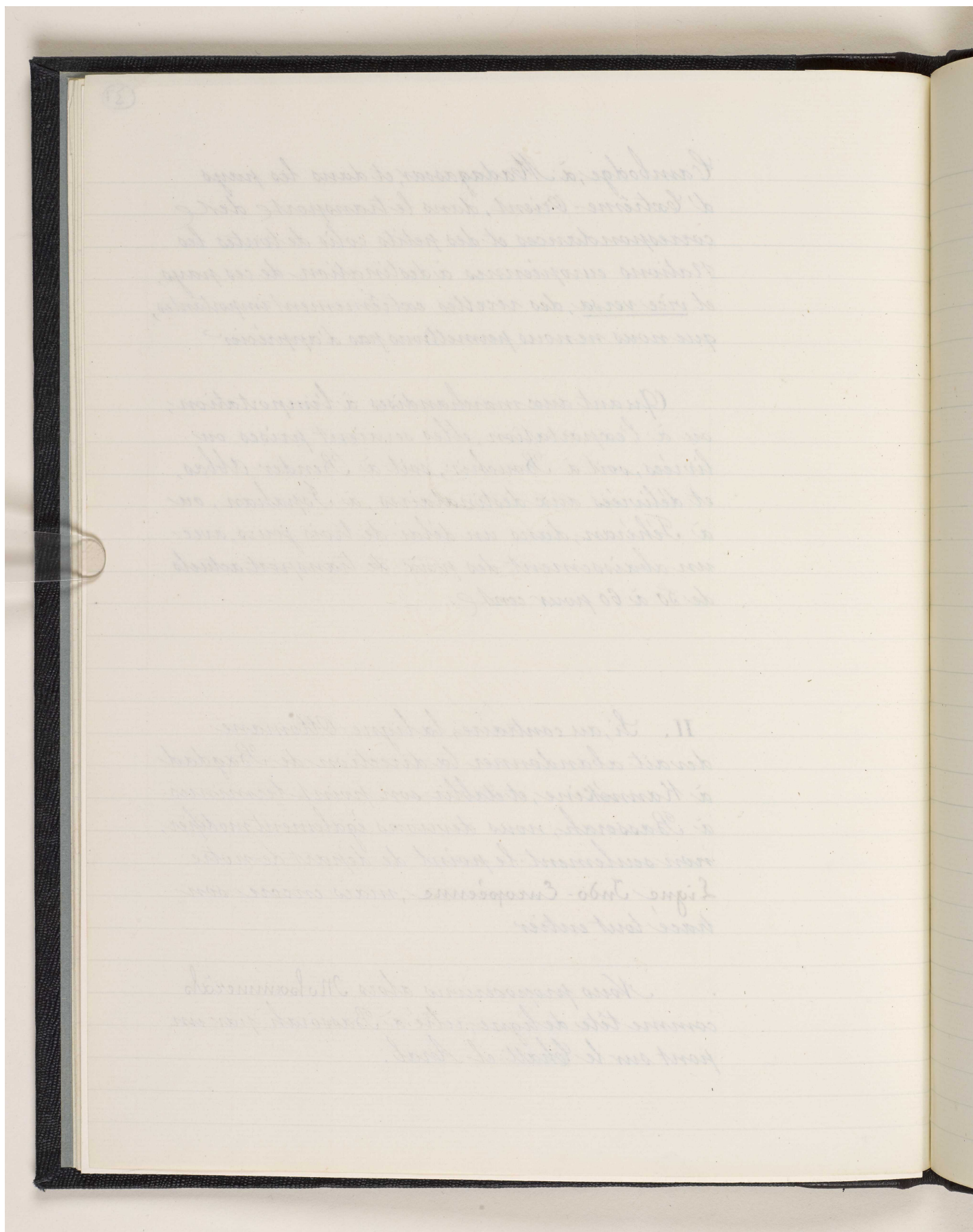
Cambodge, à Madagascar, et dans les pays d'Extrême-Orient, dans le transport des correspondances et des petits colis de toutes les Nations européennes à destination de ces pays, et vice versa, des recettes extrêmement importantes, que nous ne nous permettrons pas d'apprécier.

Quant aux marchandises à l'importation, ou à l'exportation, elles seraient prises ou livrées, soit à Bouchir, soit à Bender Abbas, et délivrées aux destinataires, à Isphahan, ou à Téhéran, dans un délai de trois jours, avec un abaissement des prix de transport actuels de 50 à 60 pour cent.

II. Si, au contraire, la ligne Ottomane devait abandonner la direction de Bagdad à Kamskine, et établir son point terminus à Bassorah, nous devrions également modifier, non seulement le point de départ de notre Ligne Indo-Européenne, mais encore son tracé tout entier.

Nous proposerions alors Mohammerah comme tête de ligne, reliée à Bassorah par un pont sur le Chatt-el-Arab.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [37v] (79/112)



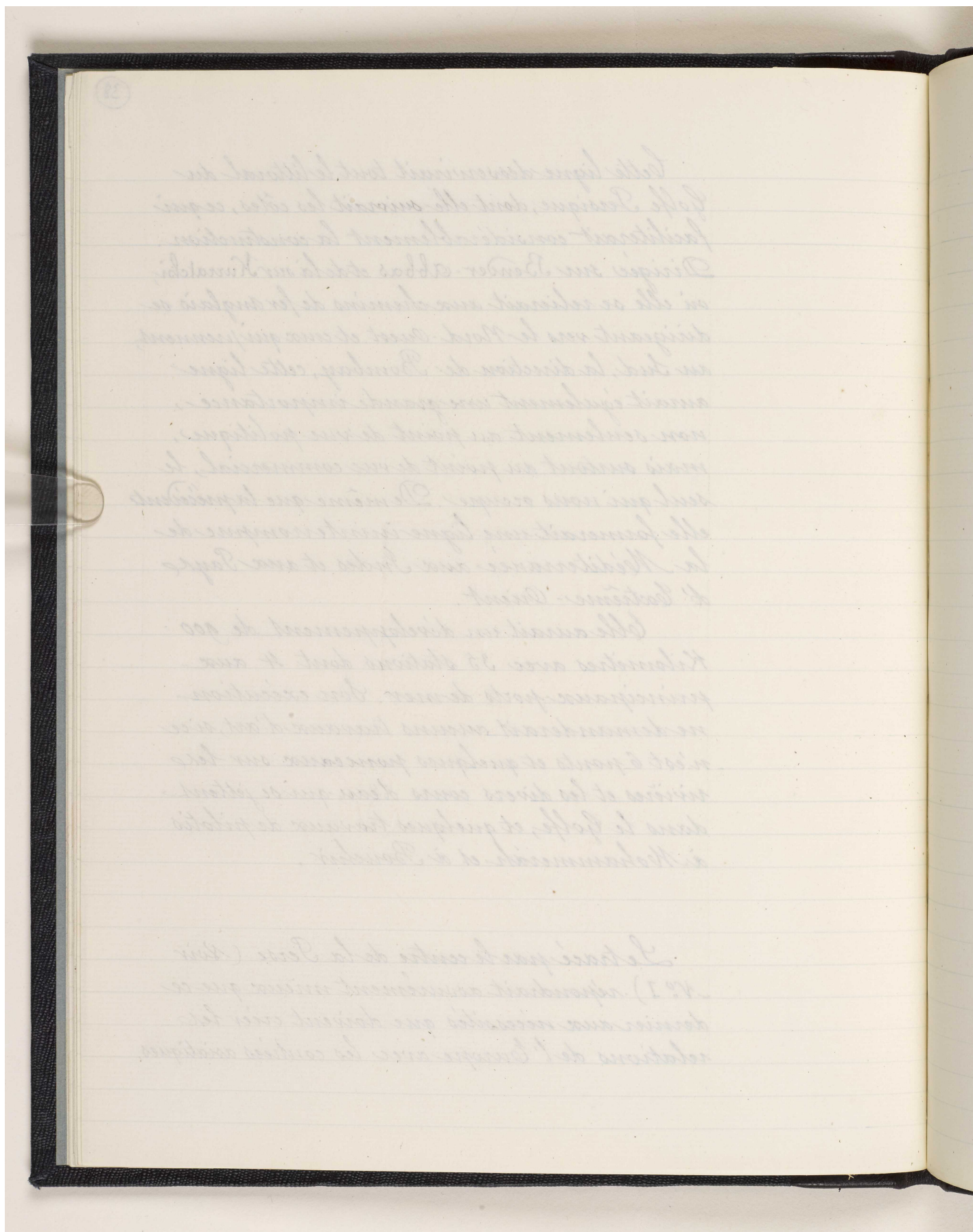
38

Cette ligne desservirait tout le littoral du Golfe Persique, dont elle suivrait les côtes, ce qui faciliterait considérablement la construction. Dirigée sur Bender-Abbas et de là sur Kurratchi, où elle se reliait aux chemins de fer anglais se dirigeant vers le Nord-Ouest, et ceux qui prennent, au Sud, la direction de Bombay, cette ligne aurait également une grande importance, non seulement au point de vue politique, mais surtout au point de vue commercial, le seul qui nous occupe. De même que la précédente elle formerait une ligne ininterrompue de la Méditerranée aux Indes et aux Pays d'Extrême-Orient.

Elle aurait un développement de 600 Kilomètres avec 35 stations dont 4 aux principaux ports de mer. Son exécution ne demanderait aucuns travaux d'art, sice n'est 6 ponts et quelques pontceaux sur les rivières et les divers cours d'eau qui se jettent dans le Golfe, et quelques travaux de pilotis à Mohammerah et à Bouchir.

Le tracé par le centre de la Perse (voir N^o 1) répondrait assurément mieux que ce dernier aux nécessités que doivent créer les relations de l'Europe avec les contrées asiatiques.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [38v] (81/112)



(39)

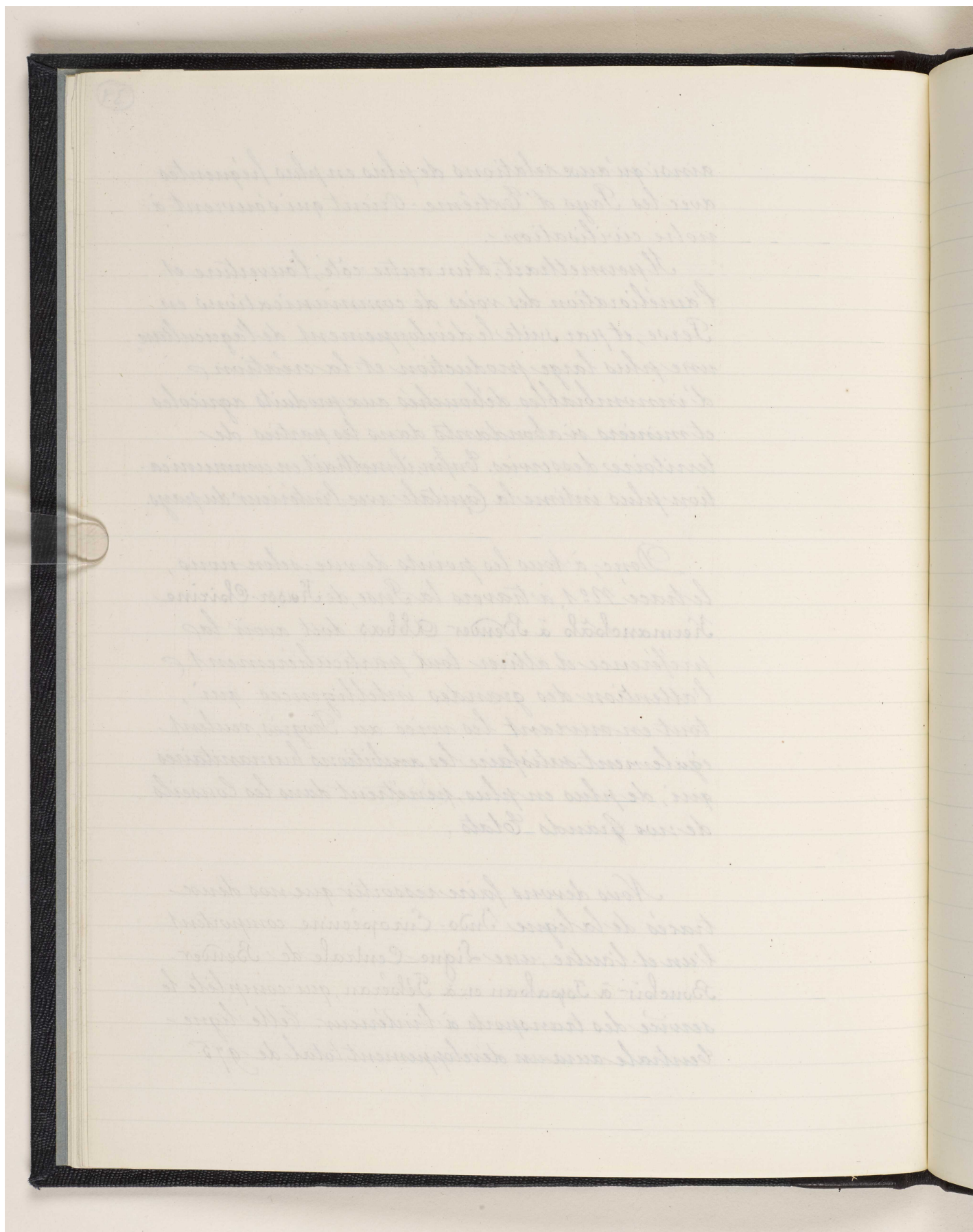
ainsi qu'aux relations de plus en plus fréquentes avec les Pays d'Extrême-Orient qui s'ouvrent à notre civilisation.

Il permettrait, d'un autre côté, l'ouverture et l'amélioration des voies de communications en Perse, et par suite le développement de l'agriculture, une plus large production et la création d'innombrables débouchés aux produits agricoles et miniers si abondants dans les parties de territoire desservies. Enfin, il mettrait en communication plus intime la Capitale avec l'intérieur du pays.

Donc, à tous les points de vue, selon nous, le tracé N° 1, à travers la Perse, de Kassar-Chirine Kermanschah à Bender Abbas doit avoir la préférence et attirer tout particulièrement l'attention des grandes intelligences qui, tout en ouvrant les voies au Progrès, veulent également satisfaire les ambitions humanitaires qui, de plus en plus, pénètrent dans les Conseils de nos Grands Etats.

Nous devons faire ressortir que nos deux tracés de la ligne Indo-Européenne comportent l'un et l'autre, une Ligne Centrale de Bender-Bouchir à Tspahan ou à Tébérân, qui complète le service des transports à l'intérieur. Cette ligne Centrale aura un développement total de 975

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [39v] (83/112)



(40)

Kilomètres ; elle aura, à Koum, un embranchement de 215 Kilomètres qui bifurquera à Ture, à 40 Kilomètres au delà de Sultan Abad, avec la ligne Indo-Européenne de Kasseh Chirine - Kiernanchah - à Isphahan, Yazde et Bender Abbas.

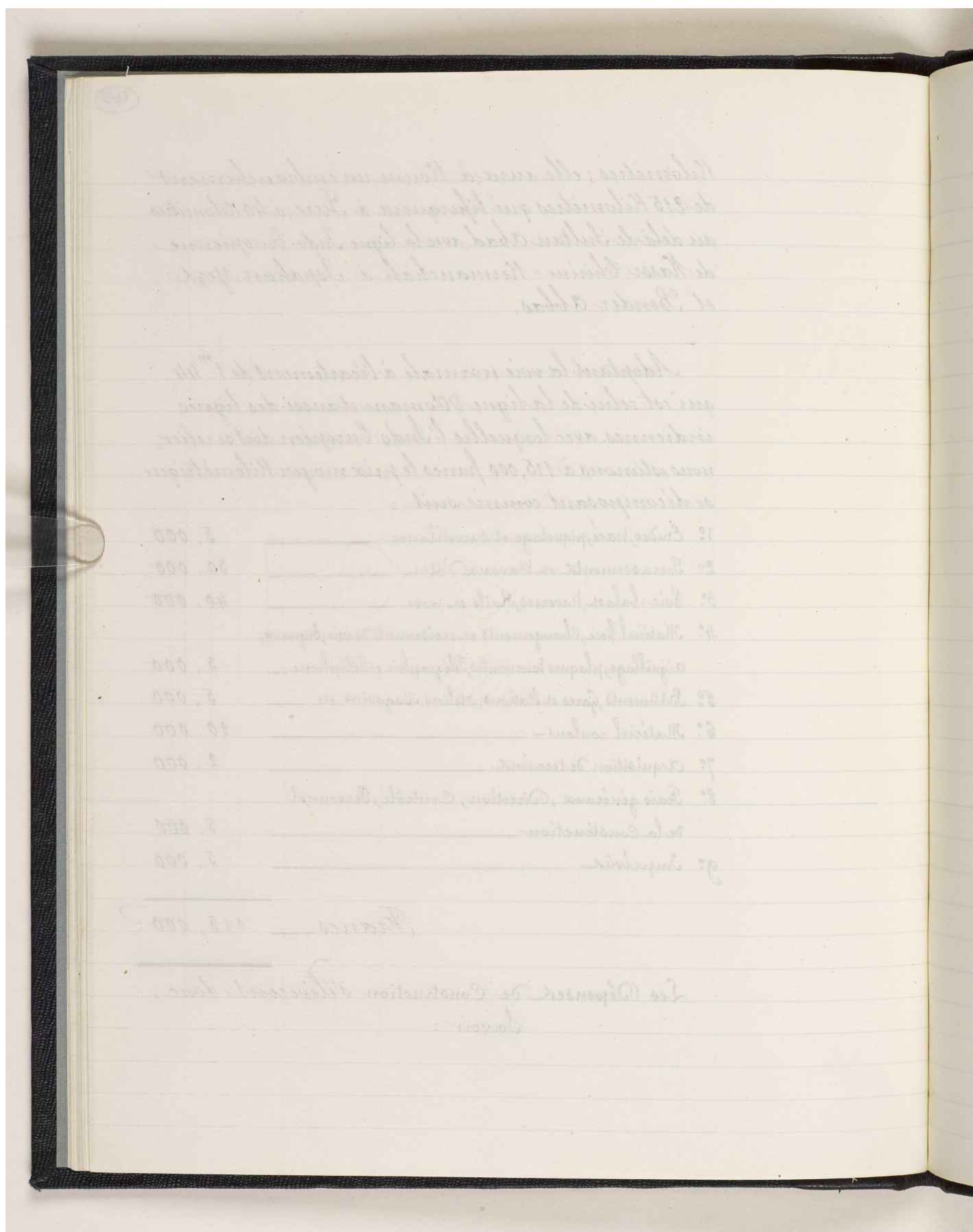
Adoptant la voie normale à l'écartement de 1^m 114, qui est celui de la ligne Ottomane et aussi des lignes indiennes avec lesquelles l'Indo-Européen doit se relier, nous estimons à 115,000 francs le prix moyen kilométrique se décomposant comme suit :

1 ^o Etudes, tracé, piquetage et surveillance	5,000
2 ^o Terrassements en travaux d'Art	30,000
3 ^o Voie : balais, traverses, Rails en pose	40,000
4 ^o Matériel fixe, Changements et croisements de voie, Signaux, aiguillages, plaques tournantes, Télégraphie et Téléphone	3,000
5 ^o Bâtiments, Gares et Stations, Ateliers, Magasins, etc.	5,000
6 ^o Matériel roulant	20,000
7 ^o Acquisition de terrains	2,000
8 ^o Frais généraux, Direction, Contrôle, Personnel de la Construction	5,000
9 ^o Imprévus	5,000

Francs — 115,000

Les Dépenses de Construction s'élèveront donc,
Savoir :

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [40v] (85/112)



(41)

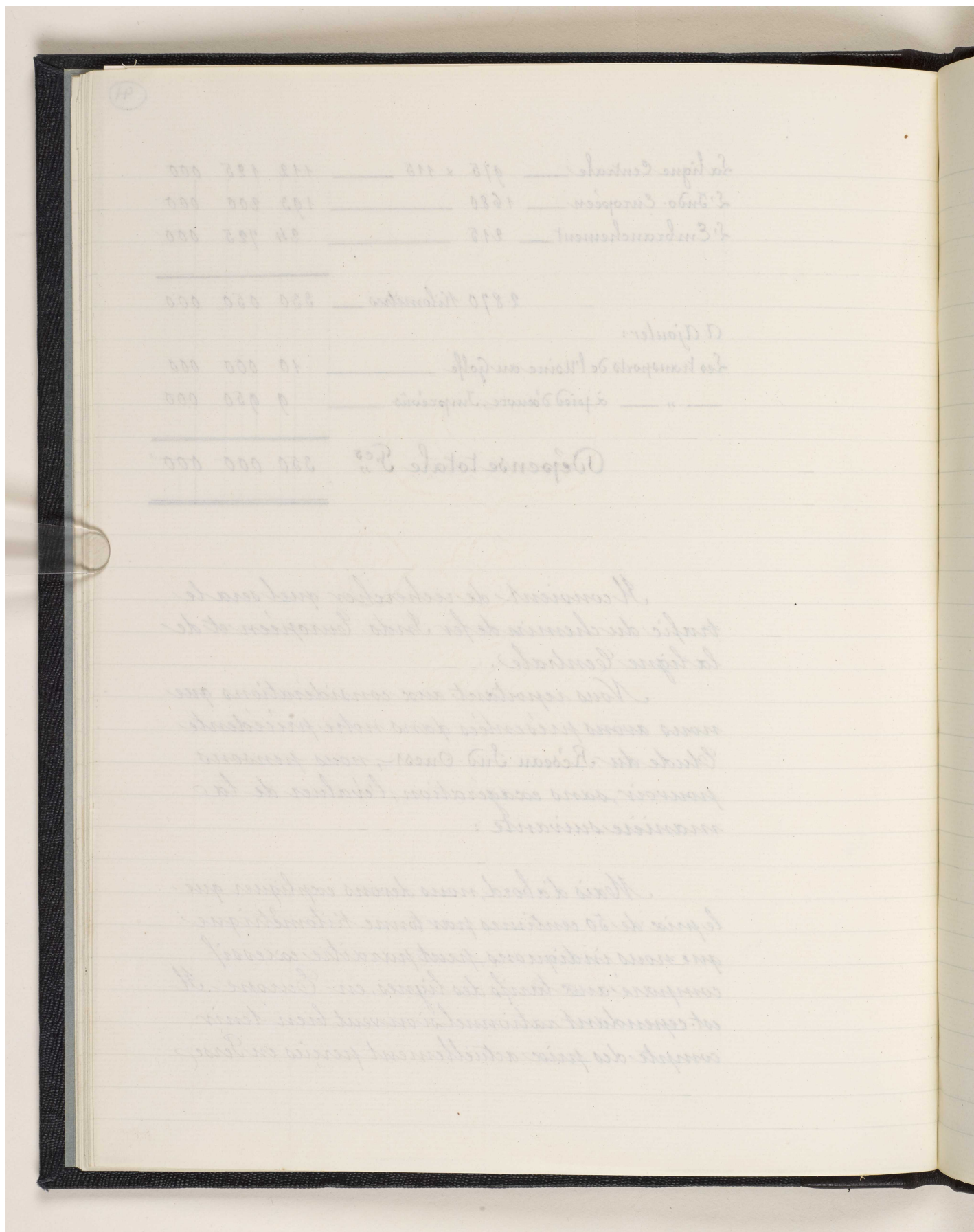
La ligne Centrale —	975 x 115 —	112	125	000
L'Indo-Européen —	1680 —	193	200	000
L'Embranchement —	215 —	24	725	000
2.870 Kilomètres —		330	050	000
À Ajouter :				
Les transports de l'Usine au Golfe —		10	000	000
— „ — à pied d'œuvre, Imprévus —		9	950	000
Dépense totale Fcs		350	000	000

Il convient de rechercher quel sera le trafic du chemin de fer Indo-Européen et de la ligne Centrale.

Nous reportant aux considérations que nous avons présentées dans notre précédente Etude du Réseau Sud-Ouest, nous pensons pouvoir, sans exagération, l'évaluer de la manière suivante :

Mais d'abord, nous devons expliquer que le prix de 50 centimes par tonne kilométrique que nous indiquons, peut paraître excessif comparé aux tarifs des lignes, en Europe. Il est cependant rationnel si on veut bien tenir compte des prix actuellement perçus en Perse.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [41v] (87/112)



(42)

lesquels sont ; entre Téhéran et Bouchehr :
150 à 200 kiras pour une caisse de 80 Kilos ;
1500 à 2000 kiras pour une tonne de 1000 Kilos .

A notre tarif,
la même caisse paiera seulement 78 kiras,
et la tonne de 1000 Kilos — 977 "

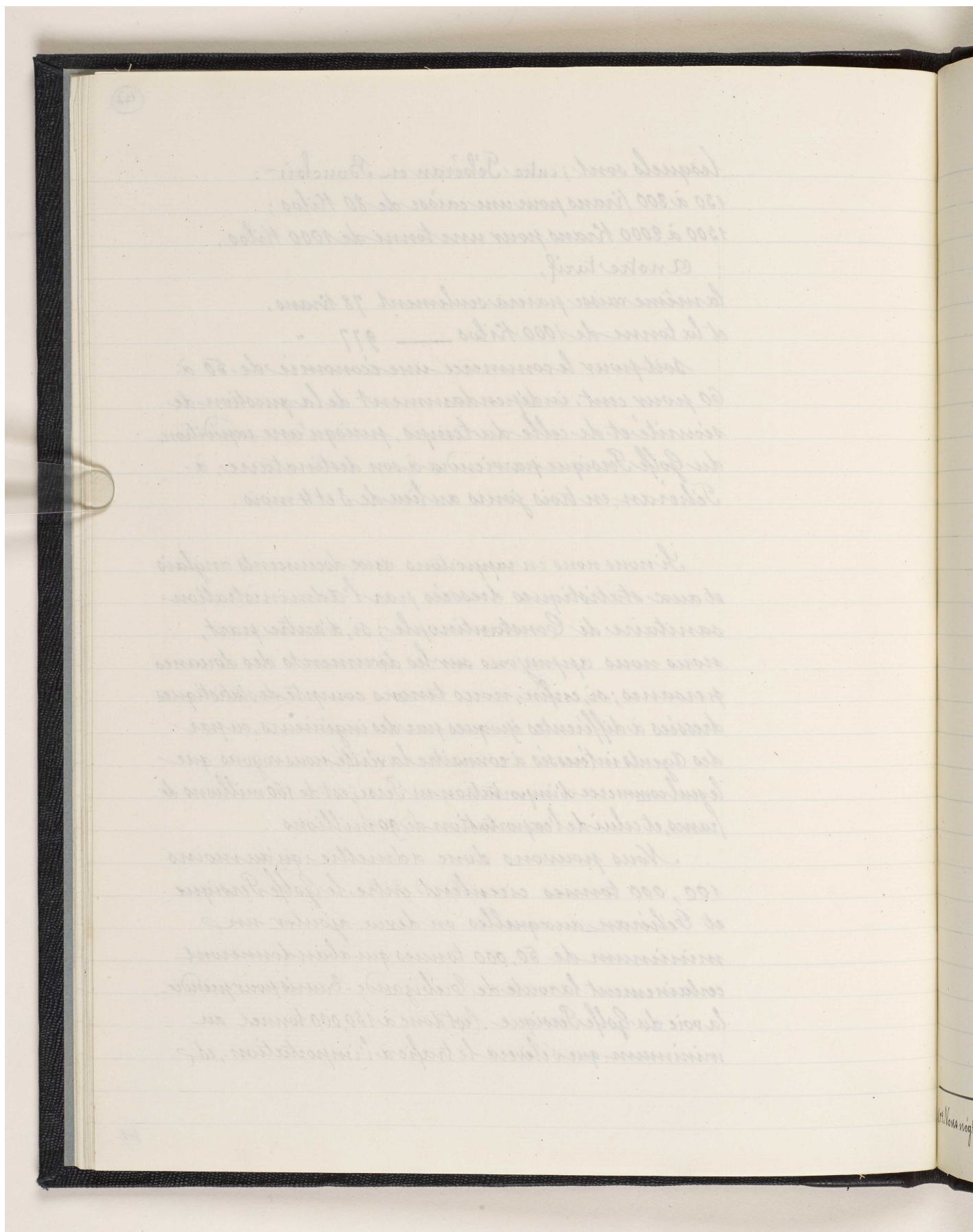
Soit pour le commerce une économie de 50 à
60 pour cent, indépendamment de la question de
sécurité et de celle du temps, puisqu'une expédition
du Golfe Persique parviendra à son destinataire, à
Téhéran, en trois jours au lieu de 3 et 4 mois .

Si nous nous en rapportons aux documents anglais
et aux statistiques dressées par l'Administration
sanitaire de Constantinople ; si, d'autre part,
nous nous appuyons sur les documents des douanes
persanes ; si, enfin, nous tenons compte de statistiques
dressées à différentes époques par des ingénieurs, ou par
des Agents intéressés à connaître la vérité, nous voyons que
le seul commerce d'importation en Perse, est de 160 millions de
francs, et celui de l'exportation de 90 millions .

Nous pouvons donc admettre, qu'au moins
100,000 tonnes circulent entre le Golfe Persique
et Téhéran, auxquelles on devra ajouter un
minimum de 50,000 tonnes qui abandonneront
certainement la route de Gribizonde-Bauris pour prendre
la voie du Golfe Persique . C'est donc à 150,000 tonnes au
minimum que s'élèvera le trafic à l'importation, et

4

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [42v] (89/112)



43

à 100,000 tonnes celui à l'Exportation :

Quant au trafic local, nous n'avons pas encore de données bien précises; nous l'évaluerons cependant aussi à 100,000 tonnes qui doubleront dès l'ouverture des lignes.

Nous avons donc :

à l'Importation

Transports comptés à 0,50 la tonne Kilométrique.

sur 1000 Kilom.	100,000 ^T	à 500 ^T	50,000.000
500	30,000	250	7 500.000
300	25,000	150	3 750.000
			<u>61 250 000</u>

à l'Exportation

sur 1000 Kilom.	25,000		12 500.000
500	50,000		12 500.000
300	35,000		5 250.000
			<u>30 250 000</u>

Trafic local

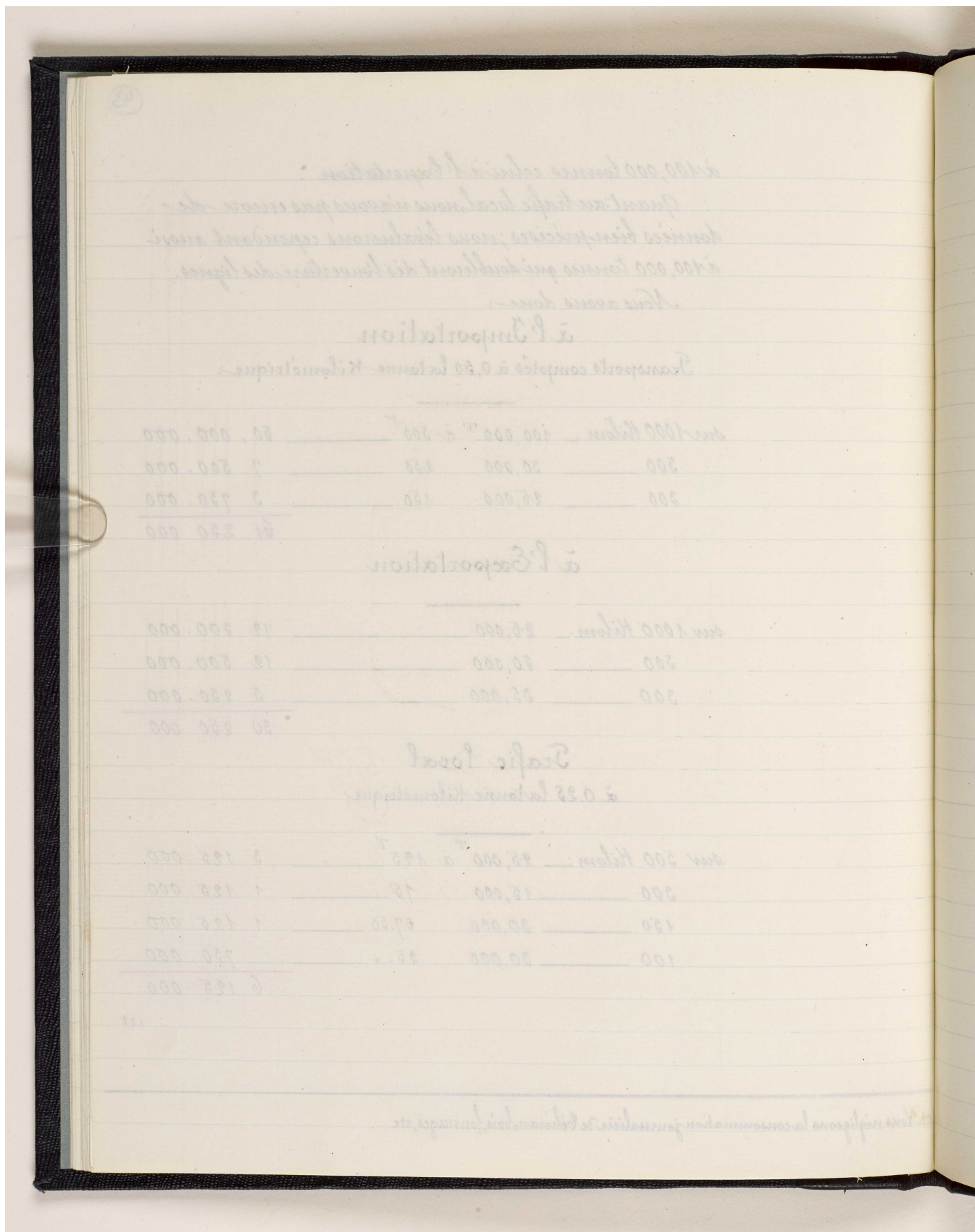
à 0.25 la tonne Kilométrique

sur 500 Kilom.	25,000 ^T	à 125 ^T	3 125.000
300	15,000	75	1 125.000
150	30,000	37.50	1 125.000
100	30,000	25. "	750.000
			<u>6 125 000</u>

111

Nous négligeons la consommation journalière de Cèrèales, bois, fourrages, etc.

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [43v] (91/112)



(44)

Voyageurs

du Service local	5 000 000
des Pèlerins	6 000 000
Excédants de bagages	1 000 000
Service des Postes	600 000
	<u>12 600 000</u>

Transit

Les Recettes à provenir des marchandises et des voyageurs transitant par la Perse ne peuvent être appréciées dès-à-présent. Elles dépendront surtout du tracé que l'on adoptera. En tout cas, on peut cependant prévoir qu'elles atteindront un chiffre largement rémunérateur du fait de la ligne Indo-Européenne, que prendra assurément tout voyageur, tout fonctionnaire se rendant aux Indes, ou dans les pays d'Extrême-Orient. Et si nous admettons un chiffre de 20 millions de francs, tant pour les voyageurs et leurs bagages que pour les envois de petits colis pour ces destinations, ce n'est assurément pas le cinquième de ce que nous pouvons en attendre.

(45)

Récapitulation Des Recettes

Importation	61 250 000
Exportation	30 250 000
Craie local	6 125 000
Voyageurs	12 600 000
Transit	20 000 000
Total	130 225 000
À déduire les Frais d'Exploitation 50 %	65 112 500
Bénéfice net	65 112 500

Nous devons observer, en outre, que le chemin de fer va mettre à jour de nombreuses mines de toutes sortes : Charbons, fers, oxyde de fer, cuivre, cuivre natif, plomb, argent, arsenic, soufre, cobalt, antimoine, Borax, Etain, Mercure, Amiante, Turquoises, Lapis lazuli, les pétroles dont il existe des gisements considérables, etc. etc.

Or, notre tracé a été dirigé de façon à mettre aux mains de la Compagnie concessionnaire la plupart de ces richesses minières dont l'exploitation lui procurera inmanquablement des bénéfices considérables.

(46)

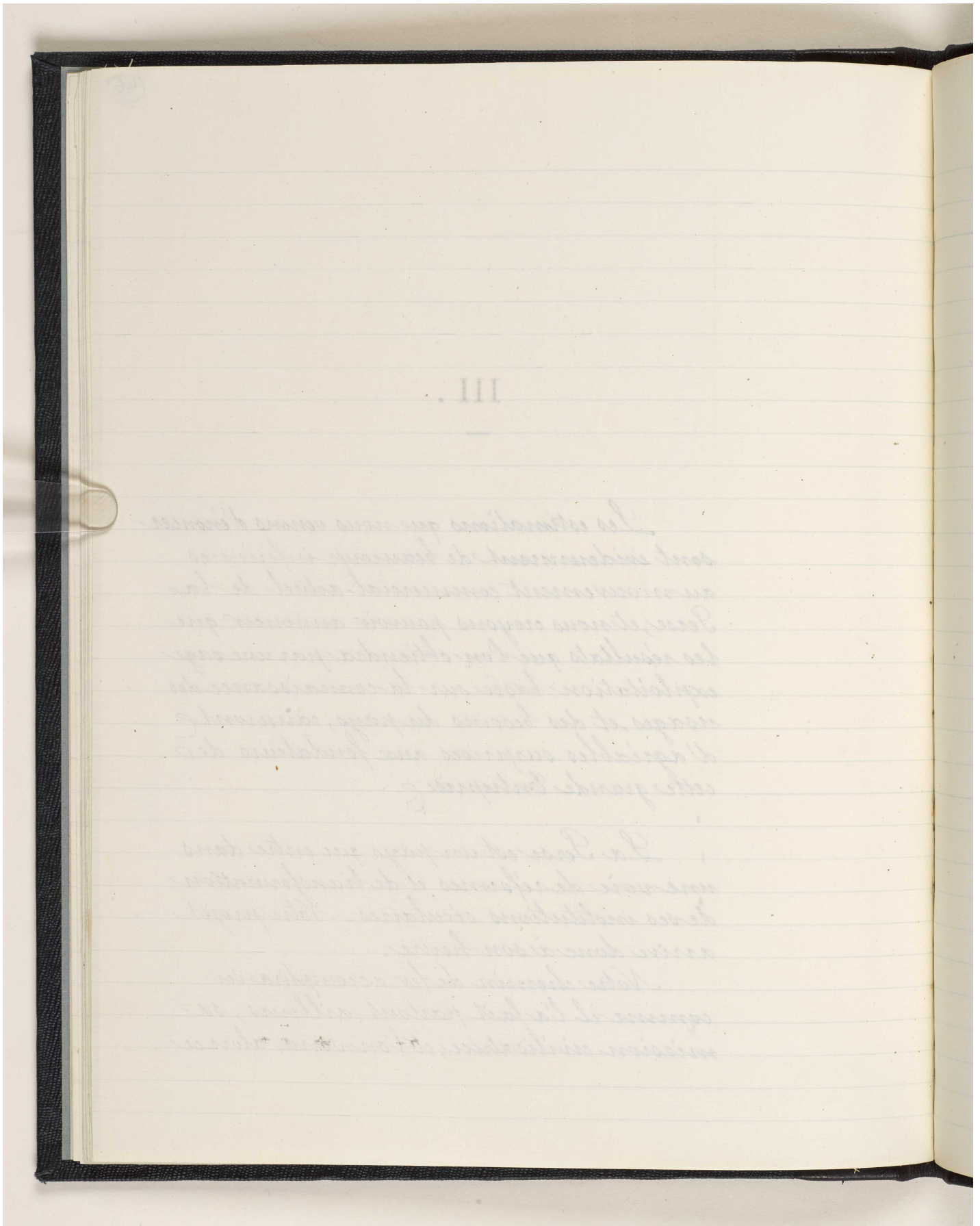
III .

Les estimations que nous venons d'énoncer sont évidemment de beaucoup inférieures au mouvement commercial actuel de la Perse, et nous croyons pouvoir annoncer que les résultats que l'on obtiendra par une sage exploitation basée sur la connaissance des usages et des besoins du pays, causeront d'agréables surprises aux fondateurs de cette grande Entreprise.

La Perse est un pays qui entre dans une voie de réformes et de transformation de ses institutions séculaires. Notre projet arrive donc à son heure.

Notre chemin de fer accomplira ici, comme il l'a fait partout ailleurs, sa mission civilisatrice, et l'on verra alors ce

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [46v] (97/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [47r] (98/112)

(47)

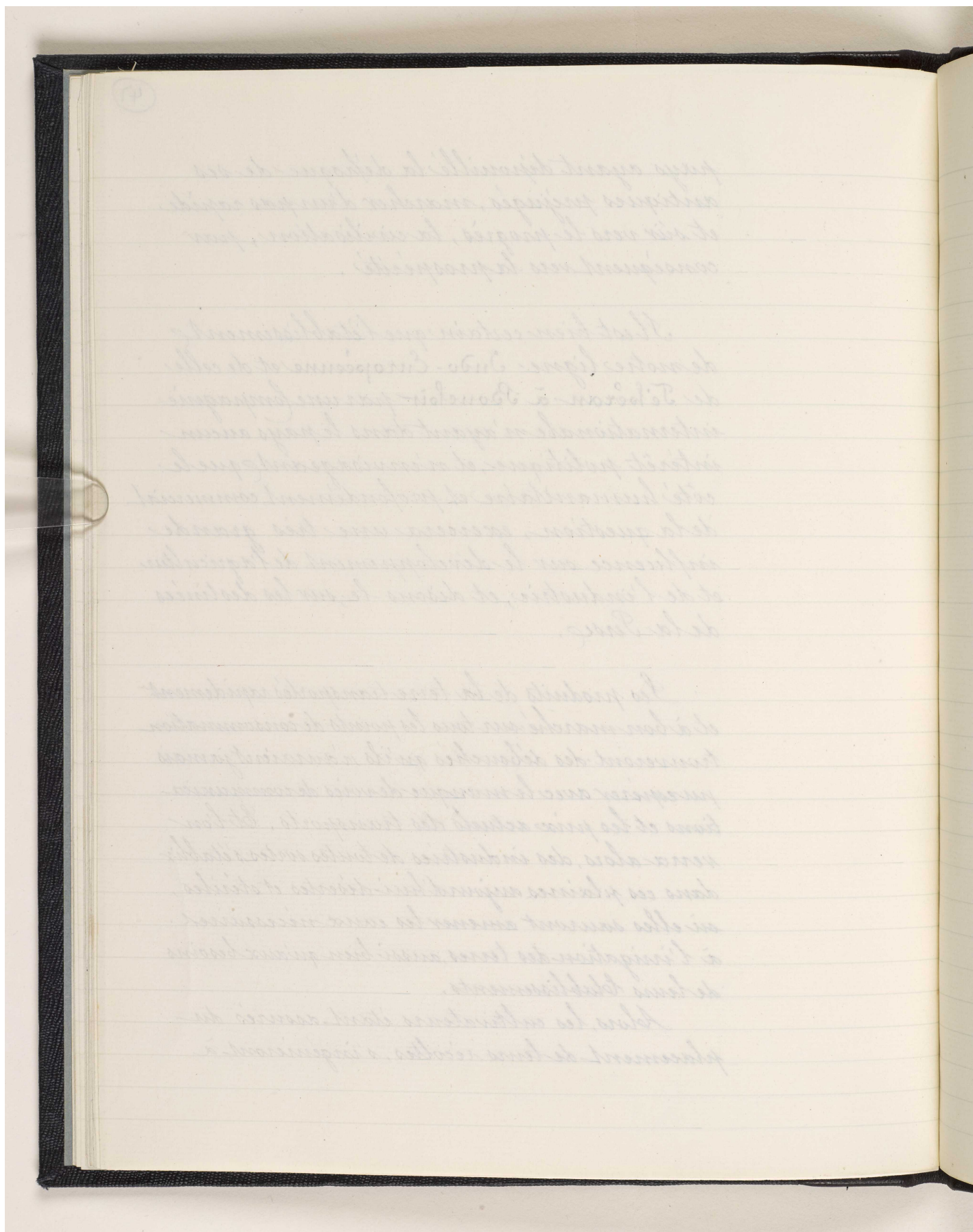
pays ayant déposé la dérogation de ses
antiques préjugés, marcher d'un pas rapide
et sûr vers le progrès, la civilisation, par
conséquent vers la prospérité.

Il est bien certain que l'établissement
de notre ligne Indo-Européenne et de celle
de Téhéran à Boucheir par une compagnie
internationale n'ayant dans le pays aucun
intérêt politique, et n'envisageant que le
côté humanitaire et profondément commercial
de la question, exercera une très grande
influence sur le développement de l'agriculture
et de l'industrie, et disons-le, sur les destinées
de la Perse.

Les produits de la terre transportés rapidement
et à bon marché sur tous les points de consommation
trouveront des débouchés qu'ils n'auraient jamais
pu espérer avec le manque de voies de communica-
tions et les prix actuels des transports. Et l'on
verra alors, des industries de toutes sortes s'établir
dans ces plaines aujourd'hui désertes et stériles,
où elles sauront amener les eaux nécessaires
à l'irrigation des terres, aussi bien qu'aux besoins
de leurs établissements.

Alors, les cultivateurs étant assurés du
placement de leurs récoltes, s'ingénieront à

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [47v] (99/112)



(48)

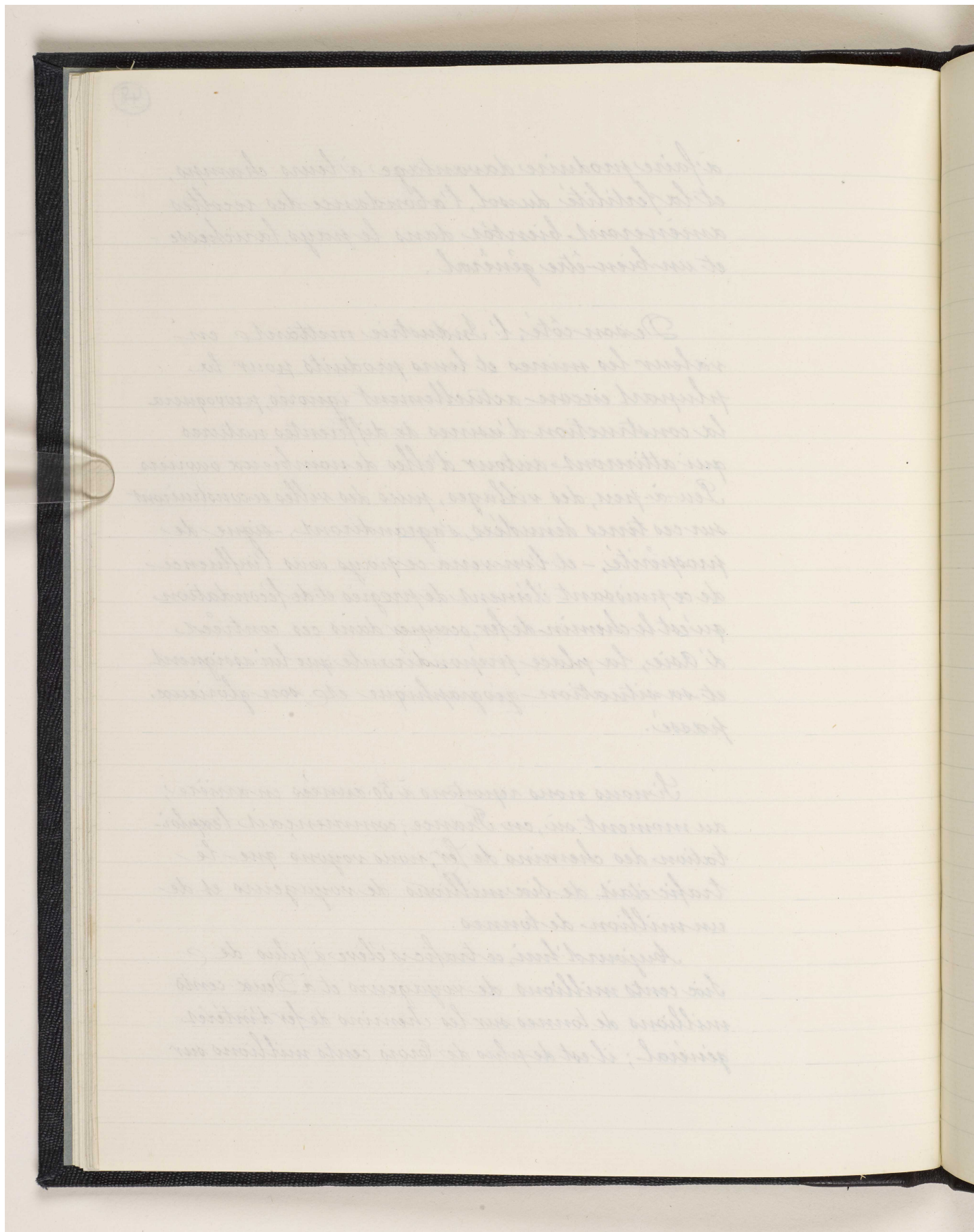
à faire produire davantage à leurs champs,
et la fertilité du sol, l'abondance des récoltes
amèneront bientôt dans le pays, la richesse
et un bien-être général.

De son côté, l'Industrie mettant en
valeur les mines et leurs produits, pour la
plupart encore actuellement ignorés, provoquera
la construction d'usines de différentes natures
qui attireront autour d'elles de nombreux ouvriers.
Peu à peu, des villages, puis des villes se construiront
sur ces terres dénudées, s'agrandiront, - signe de
prosperité, - et l'on verra ce pays, sous l'influence
de ce puissant élément de progrès et de fécondation
qu'est le chemin de fer, occuper dans ces contrées
d'Asie, la place prépondérante que lui assignent
et sa situation géographique et son glorieux
passé.

Si nous nous reportons à 50 années en arrière,
au moment où, en France, commençait l'explo-
itation des chemins de fer, nous voyons que le
trafic était de six millions de voyageurs et de
un million de tonnes.

Aujourd'hui, ce trafic s'élève à plus de
Six cents millions de voyageurs et à Deux cents
millions de tonnes sur les chemins de fer d'intérêt
général; il est de plus de Trois cents millions sur

Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [48v] (101/112)



(49)

les chemins de fer d'intérêt local!

Il n'y a pas à douter qu'il en sera de même en
Perse, pays industrieux qui ne demande qu'à
développer ses diverses industries. Un moment
viendra où, à l'exemple des chemins de fer, en Europe,
nous devons doubler nos lignes pour faire face
au trafic.

Ce que nous disons du développement du trafic, en
France, s'applique également à tous les Etats; en
Europe; mais c'est surtout en Angleterre et aux
Etats-Unis d'Amérique que cet accroissement a
été encore bien plus considérable, et que chaque
pas en avant a marqué une augmentation de
la richesse publique.

Il en sera de même pour la Perse.

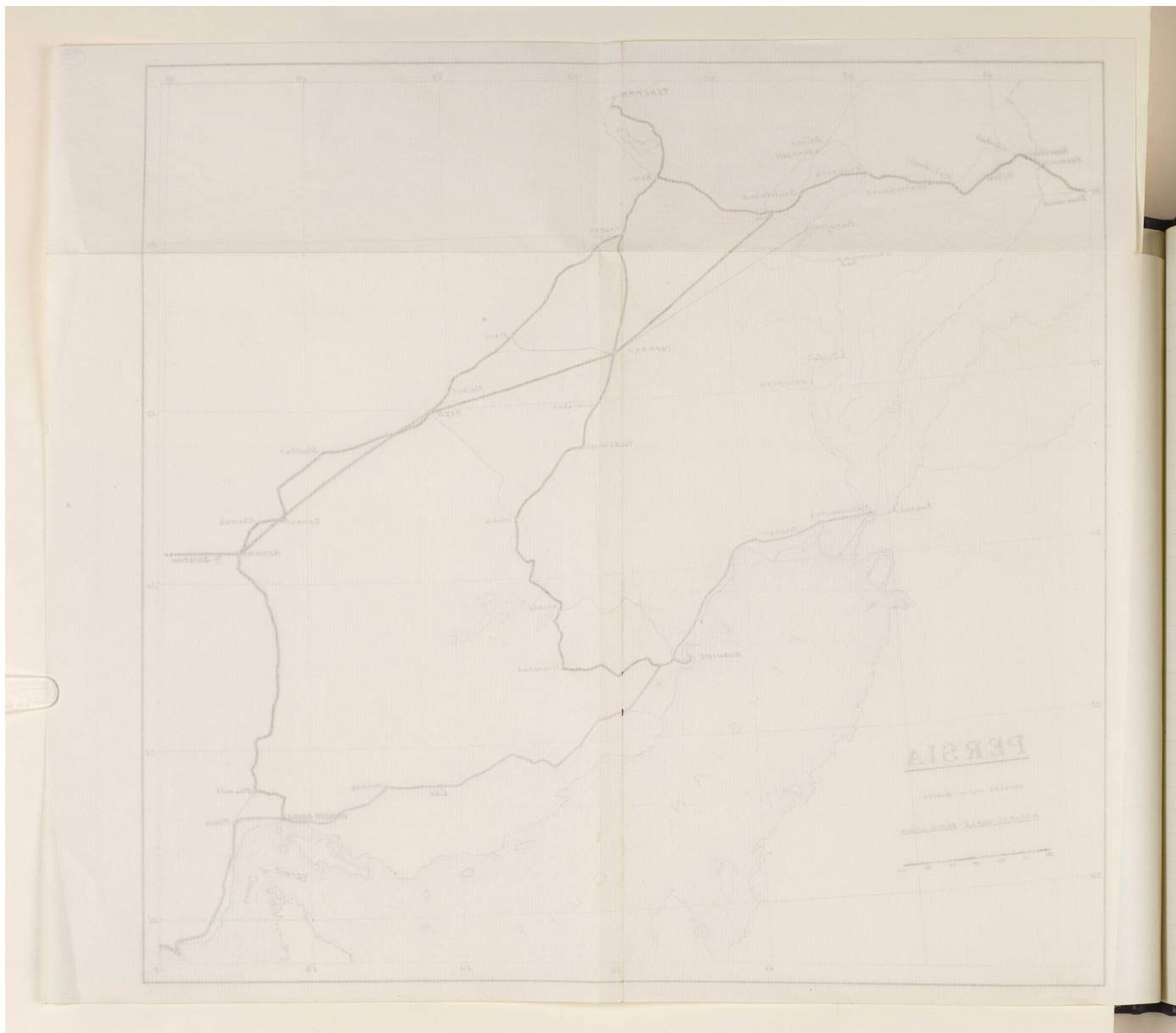
Téhéran, le 14 Septembre 1900

Jabius Boital

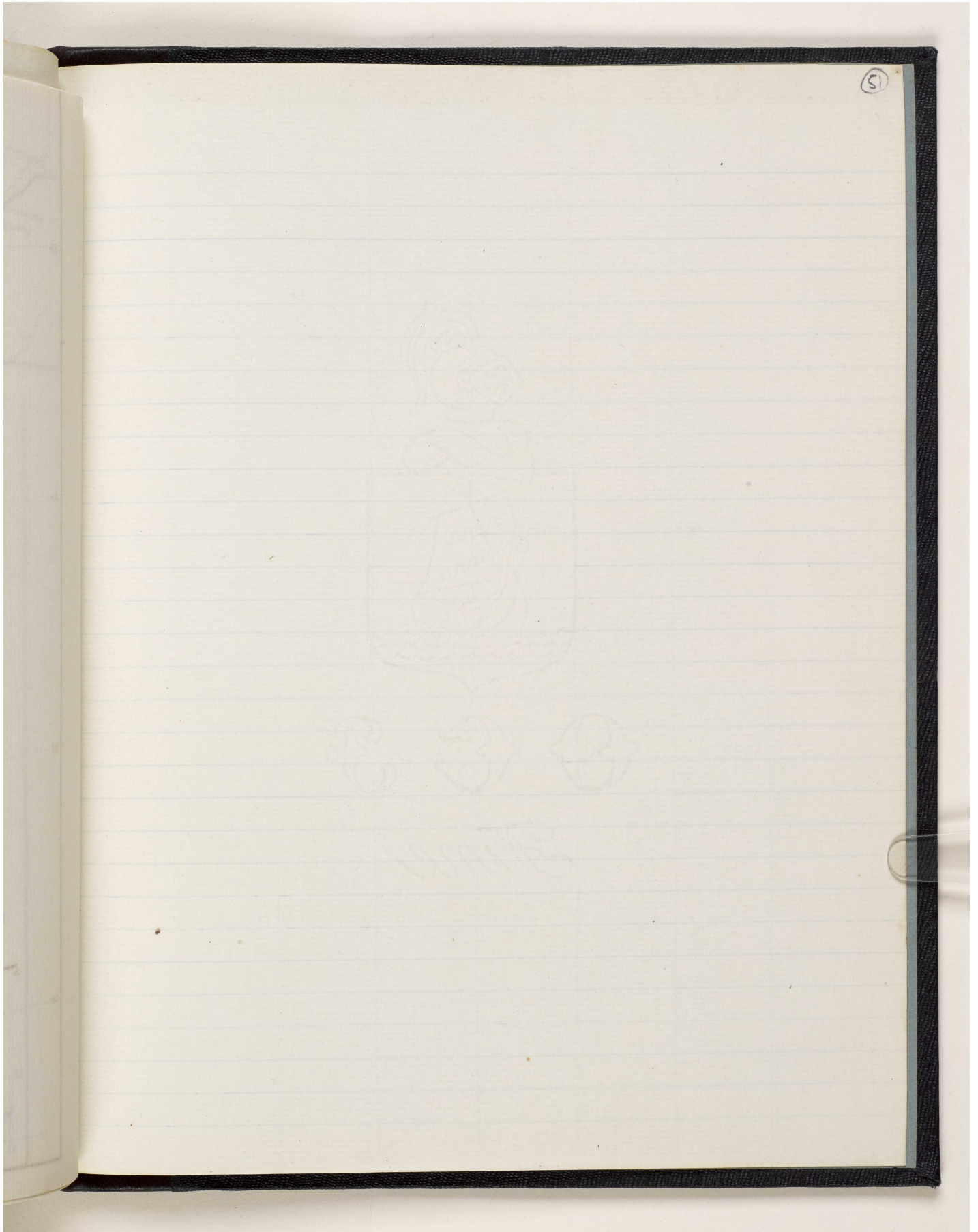
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [50r]
(104/112)



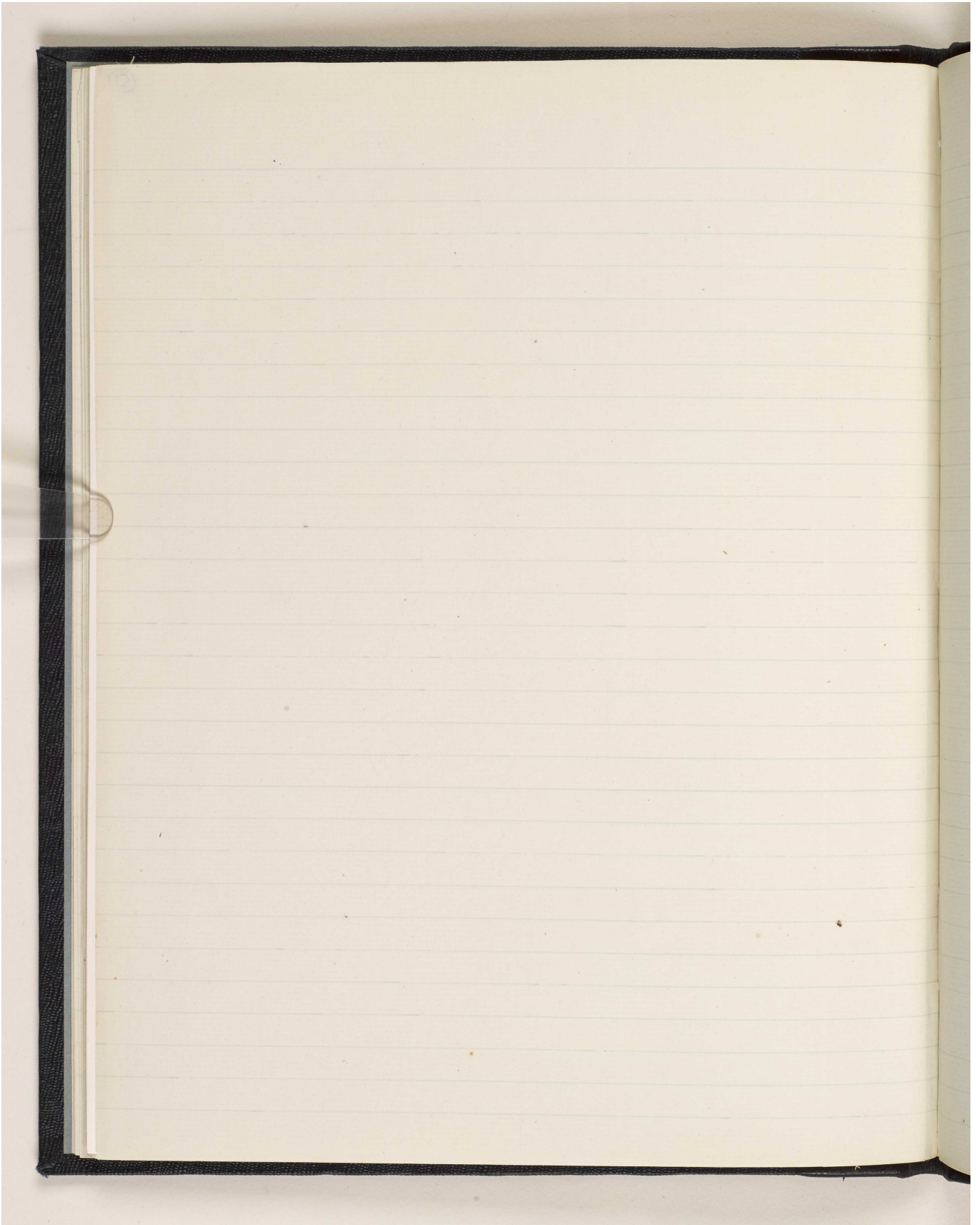
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and Photographs from Commander H A Phillips [50v]
(105/112)



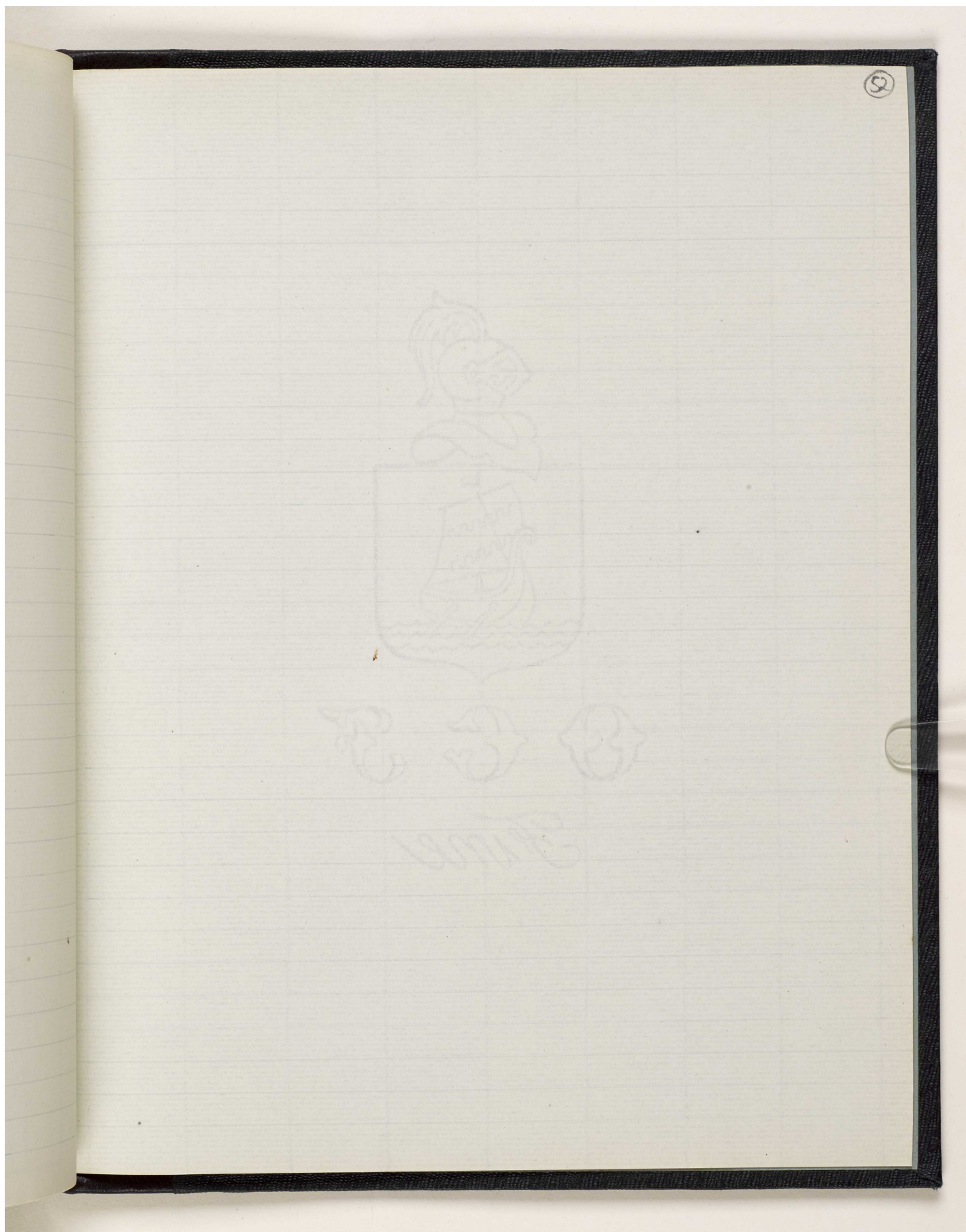
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [51r] (106/112)



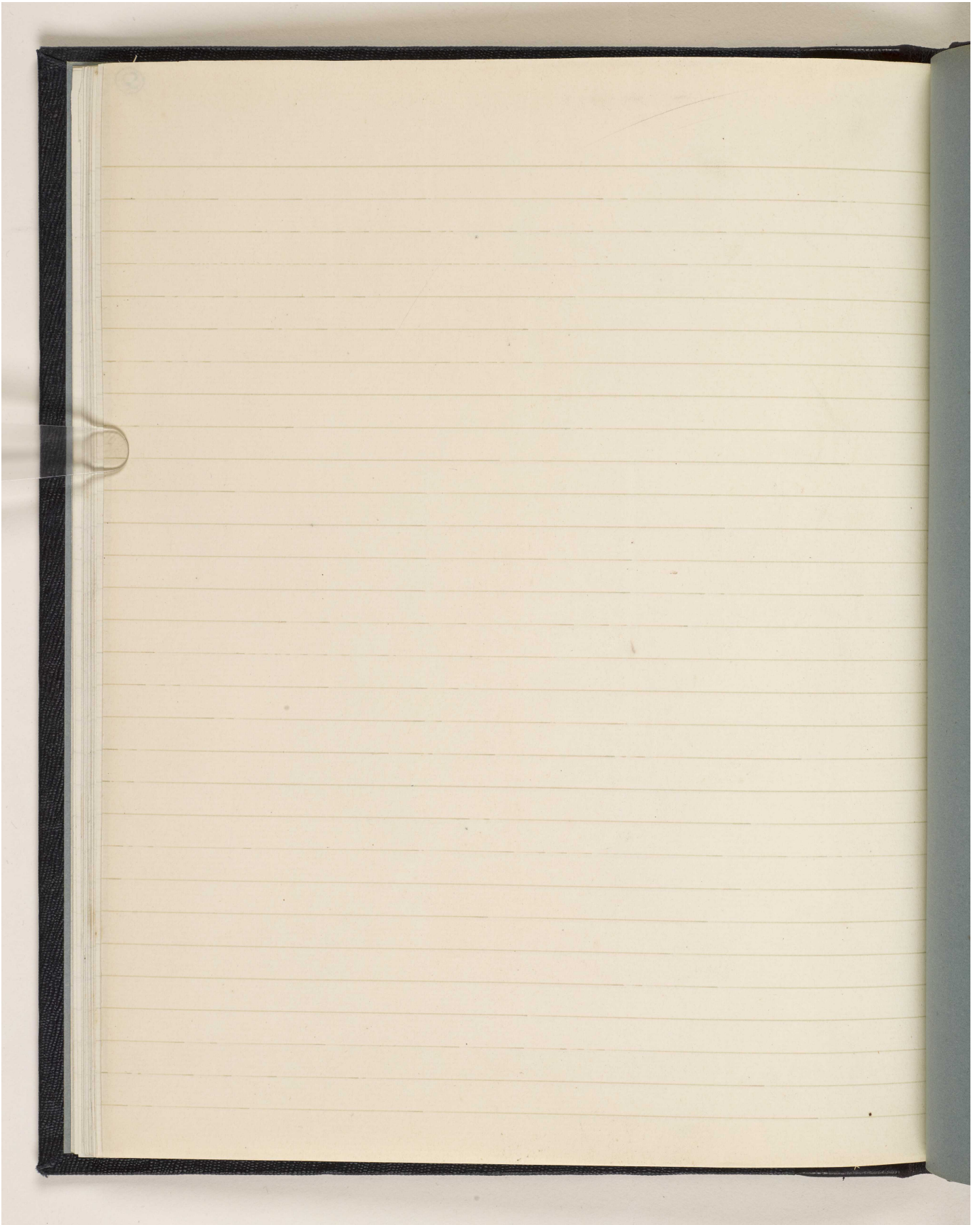
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [51v] (107/112)



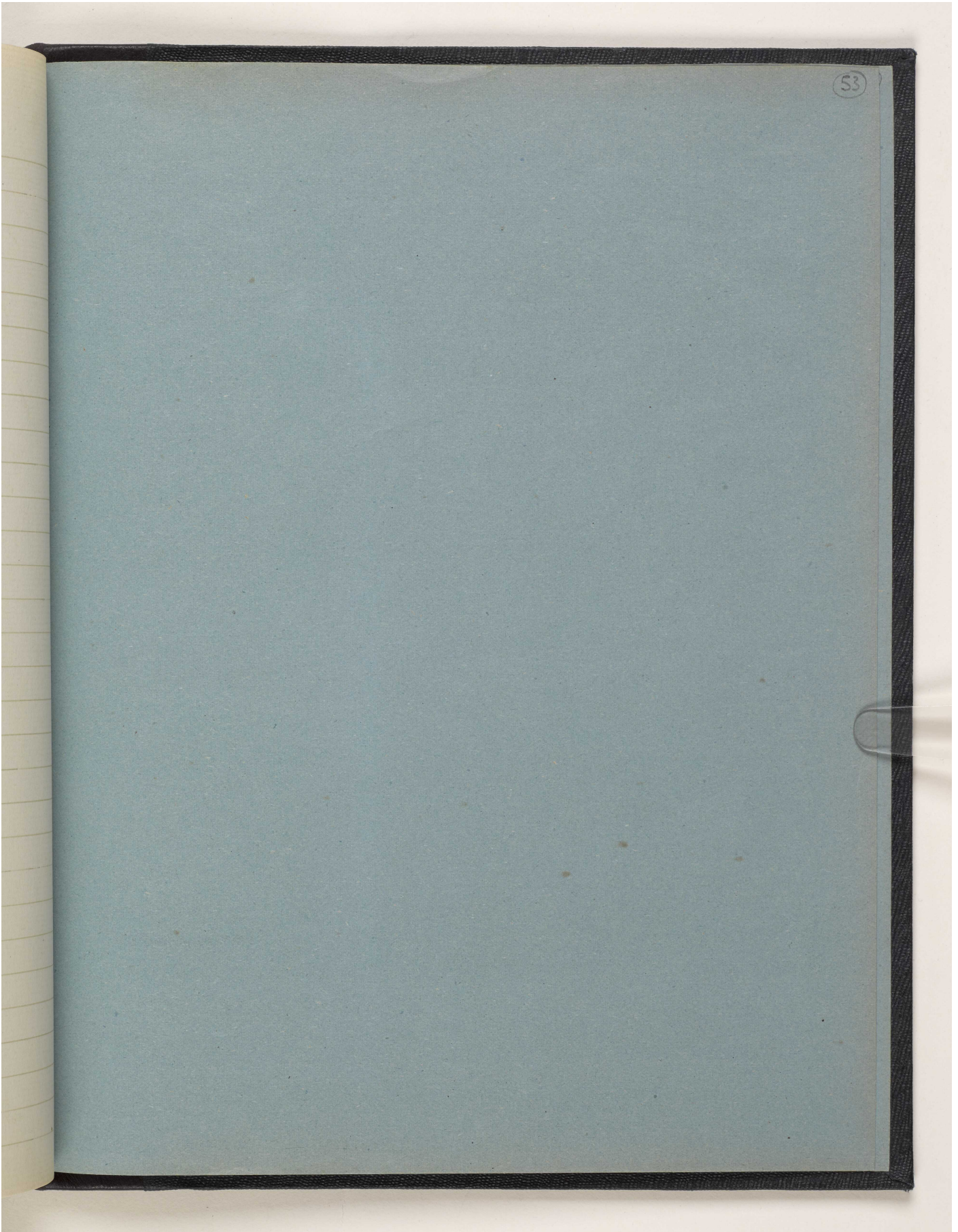
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [52r] (108/112)



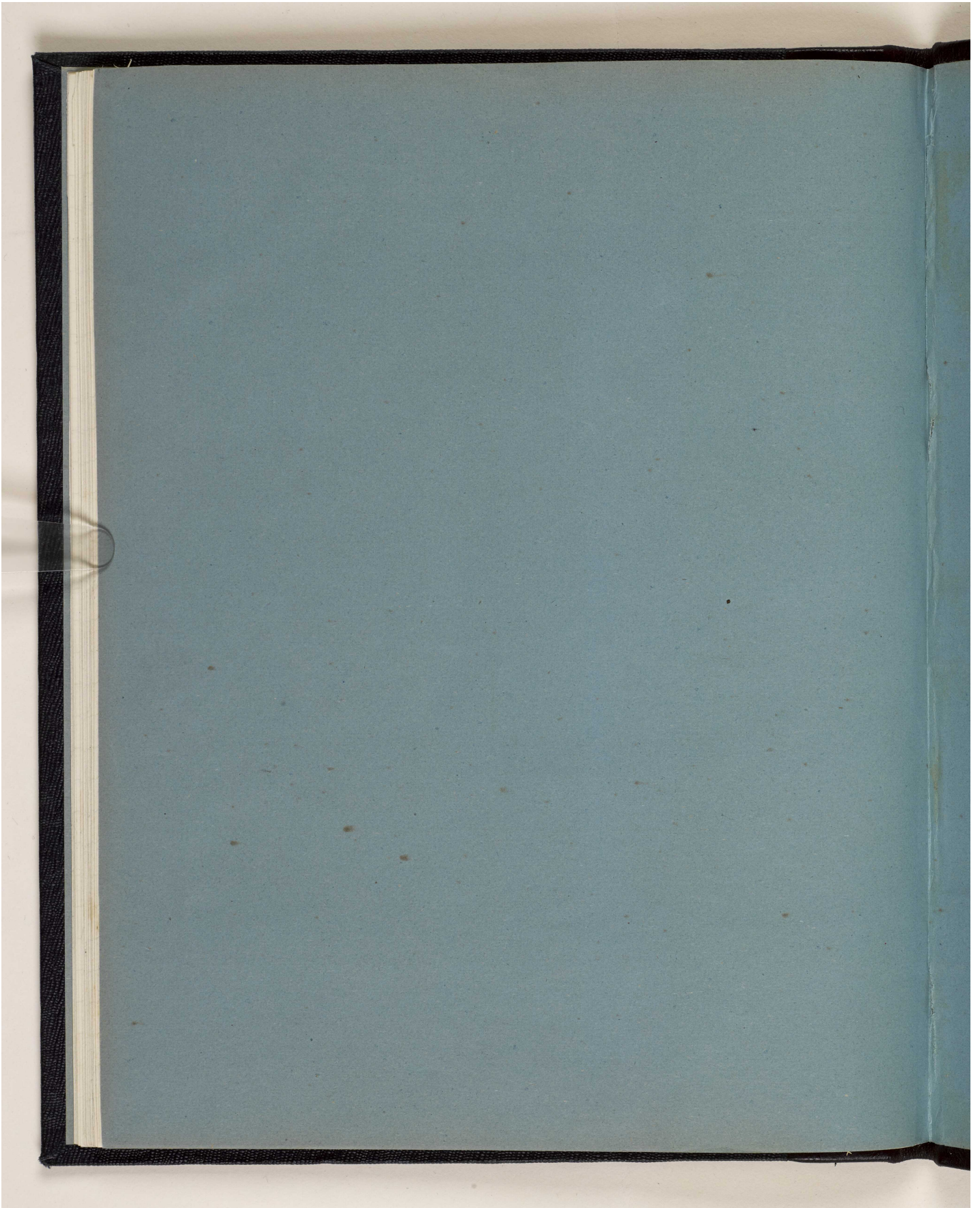
Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [52v] (109/112)



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [53r] (110/112)



**Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [53v] (111/112)**



Letters and a Manuscript Regarding Railways in Persia, and Letters and
Photographs from Commander H A Phillips [back-i] (112/112)

