

INDE

TYPES DE L'HABITATION. — MOYENS DE TRANSPORT.

1	2
3	
4	5

N° 1. — Maison indigène à Hurdah (provinces centrales).

Le climat brûlant de l'Inde a forcé ses habitants à chercher un genre de construction propre à leur procurer un peu d'ombre et de fraîcheur. La forme qui a le mieux résolu ce problème est une demeure largement couverte par un toit immense ayant l'aspect d'une vaste tente et débordant sur des galeries à jour où l'air circule librement.

Le type de ces maisons se rencontre dans celle ici représentée; elle appartient à de petits marchands. Sa base est construite en pierre et le reste en briques séchées au soleil et soigneusement blanchies; le rez-de-chaussée et l'étage sont garnis de boiseries et de colonnettes sculptées. Sous une vérandah sommairement installée, on voit une pile de chaudrons superposés, offrant sans doute quelques échantillons de ces cuivres merveilleux que l'on fabrique encore dans certaines contrées de l'Himalaya occidental, où les ménagères ont pour ustensiles des objets magnifiquement décorés et couverts d'inscriptions persanes; œuvres d'art de deux à trois siècles d'existence et d'un travail trop délicat pour que, malgré l'indiscutable habileté que possèdent encore les ouvriers, l'on puisse en faire actuellement de semblables dans le pays.

Par sa structure, le *bungalow*, maison anglo-indoue, se rapproche assez de celles des indigènes; il consiste en un simple rez-de-chaussée élevé sur un soubassement de briques et surmonté d'un toit pyramidal.

Dans toutes les villes où l'agglomération européenne n'est pas assez considérable pour avoir suggéré à la spéculation privée l'idée de fonder des hôtels, le gouvernement a bâti un *travellers' bungalow*, sorte de villa, simple, élégante, où tout voyageur peut s'installer confortablement pour un prix modique.

N° 2. — Maison de Marwaris (négociants du Marwar), à Bourhampour (Bengale).

Dans l'Inde, les maisons du peuple et celles des riches sont si confusément mêlées qu'elles se coudoient presque toujours. Les somptueuses demeures à plusieurs étages, à l'aspect svelte, dégagé, aérien, aux larges balcons en bois découpé, offrent généralement le croisement de deux styles rapprochés avec une grande originalité: l'indou, représenté par les ornements et les sculptures, et les principaux traits de l'archi-

tecture chinoise que l'on rencontre dans l'emploi du bois et la superposition des toitures.

Leur façade présente ordinairement des ornements ciselés sur le bois ou sur la pierre, ou bien alors on voit cette façade couverte de peintures représentant les figures allégoriques et grotesques de la théogonie indoue. Les balcons font le tour de la maison aux étages supérieurs et se projettent en encorbellement sur ceux des étages supérieurs. Le toit est couvert en planches et en écorces de bouleau quelquefois chargées d'une couche de terre battue. Les fenêtres s'alignent par étage, comme dans les maisons européennes; mais leurs dimensions, ainsi que celles des portes, sont très petites, vu le peu de hauteur de chaque étage; on les munit de croisées semblables aux nôtres, sur lesquelles on colle en hiver du papier huilé en guise de vitres. En été, rien ne les ferme.

Ces maisons, moins hautes assurément que celles de Paris, le paraissent davantage à cause de l'étroitesse des rues. Le rez-de-chaussée de presque toutes celles que n'habitent pas des gens fort riches est converti en boutique ou en magasin.

N° 3. — Bateau de plaisance du maha-radjah de Kachmir (Srinagar).

Les barques effilées, comme ce petit yacht, qui parcourent en tous sens la « Venise indienne », sont rapides comme des gondoles.

Les Indiens ont toujours donné beaucoup d'attention à la navigation intérieure; car le grand nombre de fleuves qui traversent l'Hindoustan et surtout les inondations annuelles leur en faisaient sentir le besoin et l'utilité. C'est ce qui a donné lieu parmi eux à cette prodigieuse variété de bateaux dont les uns servent aux plaisirs des gens aisés et les autres aux nécessités du commerce. Ces embarcations offrent une conformation analogue à la nature du pays où elles sont en usage: dans le Nord, on les fait plates, parce que les eaux sur lesquelles on les emploie sont peu profondes; mais sur les côtes, elles sont terminées en pointe, pour mieux prendre les vagues et résister au choc des écueils.

Le bateau de plaisance dont se servent les gens riches pour faire quelque voyage d'agrément, s'appelle *fyl-t-chiarra*, ce qui veut dire tête d'éléphant, parce que la proue en porte l'image; ces bateaux portent

beaucoup de rames dont l'une, plus longue que les autres, est fixée sur le devant et sert à les guider.

Un autre genre assez semblable au précédent, se nomme le *mour-pounky* ou tête de paon ; les rameurs se servent de pagaies, rames des embarcations indiennes et malaises ; ceux qui les manient ont la tête tournée vers la proue. L'exemple de notre planche est de cette famille.

Entre toutes les variétés on peut encore citer le *bangle*, un des plus grands bateaux dont on se sert pour les transports de riz ; le *polouar*, un des mieux construits et des plus propres à la navigation intérieure à cause de sa légèreté ; le *gonga*, que l'on emploie sur les lacs et les étangs pour la pêche au filet ; les *pinasses*, véritables navires qui peuvent aller en haute mer ; et enfin le *graab* ou *paal*, navire à trois mâts ayant pour trait caractéristique une proue se terminant en pointe, forme particulière à l'architecture navale des Indiens.

N° 4. — Paysans du Pendjab, avec la *sarna* gonflée qui les aide à traverser les rivières.

A Akhnour, dans les plaines du Pendjab, le fleuve rapide entraîne au printemps les billes de déodar et de pins que les bûcherons ont précipitées dans les cataractes du cours supérieur. Dans la saison du flottage, presque tous les habitants des environs, en amont et en aval, n'ont d'autre occupation que d'aller saisir le bois flotté et de le lier en radeaux. Le débardeur n'a pas besoin de bateau ; s'appuyant sur une *sarna*, outre en peau de chèvre gonflée d'air, dont les pattes de derrière sont attachées en forme d'anse pour qu'il y passe les jambes, il glisse sur l'eau en la frappant des mains et, se laissant pousser par le courant, va, vient sans cesse, remorquant les troncs d'arbres.

Toute cette population, du reste, a quelque chose de l'amphibie. Elle ne se couvre généralement que d'un court caleçon de cotonnade et d'un turban ; le reste du corps est nu. A terre, le paysan charge son outre sur son épaule et va son chemin. Ce sont les mêmes usages dans les endroits où l'on se sert de l'outre de buffle.

Il y a en Babylonie un mode de transport qui consiste en un radeau (le *kelek*) soutenu par une couche d'outrés gonflés, en nombre proportionné au poids que ce radeau doit supporter. Sur le plancher,

on entasse les marchandises et on dresse parmi les ballots une cabine en planche pour le marchand ou quelque passager de qualité ; puis on part en suivant le fil de l'eau. Arrivé à destination, le *kelek* est dépecé ; les outrés dégonflés sont reprises par le marchand qui retourne chez lui à dos de chameau.

Cette manière de voyager par eau est connue depuis quelques trois mille ans, dit Guillaume Lejean (*Voyage en Babylonie*), et la description qu'en donne Hérodote peut encore s'appliquer au temps présent. L'immobile Orient offre à chaque pas de ces ressemblances, et l'antiquité y est aisée à commenter sur place.

N° 5. — *Hackerry* ; Bombay.

Les grandes rues de Bombay sont encombrées de véhicules : omnibus dont les chevaux ont la tête abritée par un bonnet en moelle d'arbre ; calèches élégantes qu'entraînent rapidement des chevaux arabes ou mahrattes ; voitures attelées de bœufs dont la bosse se balance sur le garrot.

Le *hackerry* est une des seules voitures d'origine indienne que l'on rencontre encore aujourd'hui et sa forme a reçu quelques perfectionnements. C'est toujours une charrette à deux roues, mais la caisse possède un peu plus d'élégance ; elle est surmontée d'un petit toit soutenu par quatre colonnettes, abri qui se trouve prolongé par une vérandah maintenue horizontalement au moyen d'un bâton s'appuyant sur l'essieu, seul endroit où le cocher peut trouver une place. L'attelage se compose d'une paire de bœufs trotteurs.

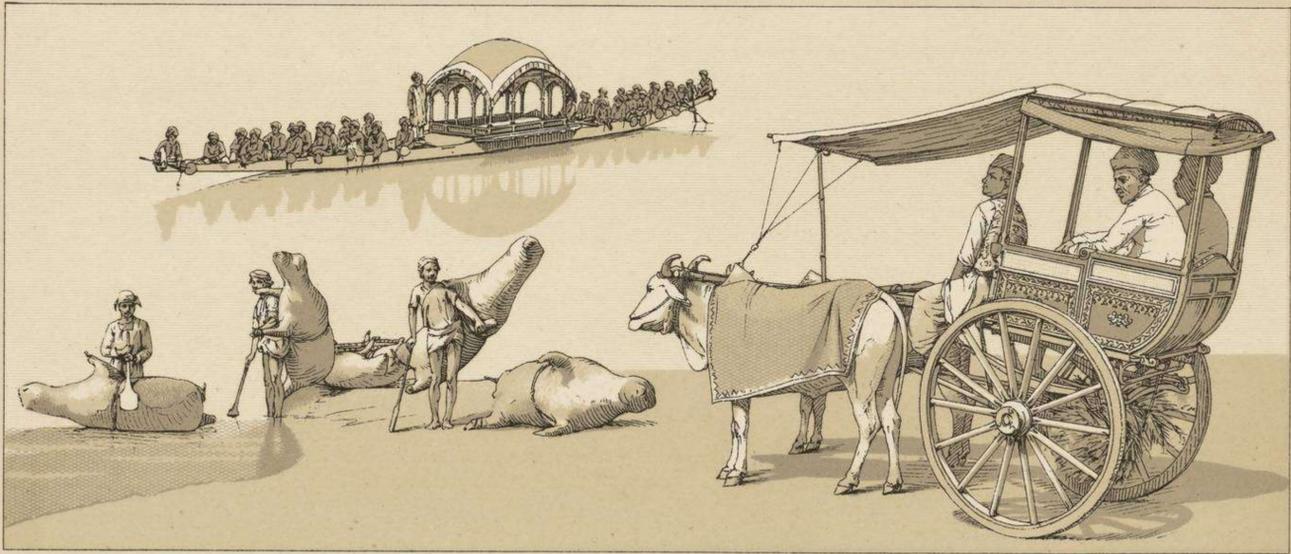
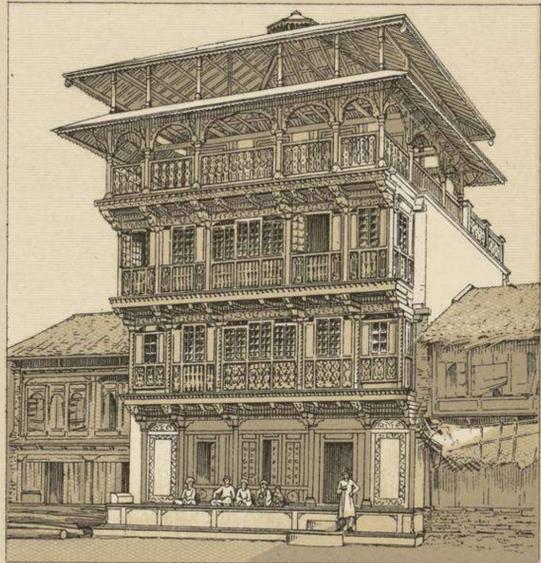
Lorsque les dames indoues prennent le *hackerry*, ce qui est fréquent, elles en abaissent les rideaux.

On voit aussi quelques *ruths*, voitures couvertes de légers dômes dorés d'où pendent des rideaux de soie ; elles sont également traînées par des bœufs harnachés avec la plus grande magnificence.

Le bœuf est à l'Inde ce que le cheval et l'âne sont au reste du monde. Quelquefois l'homme le monte comme en Afrique, et plus d'un courrier parcourt de vastes espaces sur un petit bœuf à cornes droites, blanches et presque diaphanes.

Documents photographiques.

Voir, pour le texte : Ferrario, le Costume ancien et moderne (Asie, tome II). — Jacquemont, Voyage dans l'Inde ; Paris, Didot, 1841. — Fleuriot de Langlé (amiral), Voyage au Malabar (Tour du Monde, année 1864). — Louis Rousselet, l'Inde des Rajahs (Tour du Monde, années 1870-71, 1872, 1873 et 1874). — Élisée Reclus, Inde et Indo-Chine (Géographie universelle), Paris, Hachette, 1883.



INDE

INDIA

INDIEN

DP

IMP. FIRMIN DIDOT et C^{ie} PARIS

Waret del.