

chent à la cosmogonie des Sumériens. Tous les peuples européens attribuent une force magique aux oeufs, et chez les Slaves l'oeuf est lié au culte des morts, comme l'indiquent les oeufs bariolés que l'on trouve dans des tombeaux.

La période entière remarquablement longue, du développement de la religion associée au cérémonial de l'incinération des corps est marquée par une invariabilité caractéristique des conceptions fondamentales qui entourent le mysticisme du soleil et du feu de la substance de l'âme. L'âme doit naître dans le feu afin de pouvoir revenir à la lumière éternelle et prendre part à la richesse de l'univers. L'analogie entre le dieu slave de la richesse et Pluto, le dieu grec, donateur de la vie éternelle et de richesses incalculables, est fort caractéristique. Voici un fondement de la nécessité de brûler le corps d'un défunt, tel que l'a entendu et noté Ibn Faḍlān³⁶ au cours de funérailles solennelles chez les Russes accompagnées par l'incinération de la dépouille mortelle: „En vérité, vous prenez l'homme le plus aimé et le plus estimé et vous le jetez dans la terre où la vermine et les vers le rongent. Nous, par contre, nous le brûlons en un clin d'oeil et c'est ainsi qu'il entre au paradis en ce moment même et en cette même heure“. Ce fondement paraît être le principe capital et invariable de la purification de l'âme, délivrée des liens du corps et de la servitude terrestre. Ce motif fondamentale était de rigueur pendant la longue période du développement de cette religion dans toute son étendue, à l'est et à l'ouest.

³⁶ T. Lewicki, *Obrzędy pogrzebowe pogańskich Słowian*, p. 136.

TERESA CIECIERSKA-CHŁAPOWA

À PROPOS D'UNE QUESTION LITIGIEUSE CONCERNANT LES RELATIONS ENTRE POLOGNE ET TURQUIE À LA FRONTIÈRE DE DNIESTR (XVIII^e S.)

L'histoire des relations de voisinage de la République de Pologne et de l'Empire Ottoman au XVIII^e siècle relate un conflit intéressant et — à ce qu'il semble — non réglé. C'était un conflit de frontière sur le Dniestr entre la Pologne et la Moldavie¹.

Les deux rives du Dniestr appartenaient à la Pologne², d'où le droit exclusif, remontant à des temps très anciens, à tenir des bacs et des transports par eau sur le Dniestr. Les guerres polono-turques durèrent jusqu'à la fin du XVII^e siècle et c'est seulement le traité de Karłowice, en 1699, qui devait régler définitivement et normaliser les relations polono-turques, en les transformant en relations amicales de bon voisinage. Le premier point du traité concernait les frontières. Il y était dit: „... Ante duo bella constituti veteres limites restituantur ac stabiliantur ... limites antiqui sine mutatione aut perturbatione ... observentur atque colantur“³.

La question des transports sur le Dniestr n'y était point mentionnée. Cette question était, probablement, tellement évidente

¹ Les sources citées définissent l'affaire en question comme conflit soit avec la Moldavie, soit avec la Valachie, soit enfin avec la Moldavie et Valachie.

² Tadeusz Czacki, *O handlu Polski z Portą Ottomańską, Dzieła zebrane*, v. III, Poznań 1845.

³ Passage tiré de „Informacja do Instrukcji T. W. Alexandrowicza względem przewozu na Dniestrze“, Bibliothèque Czartoryski, dossier 624, p. 209.

pour tous qu'il n'y avait aucun besoin de la régler par un point particulier du traité.

C'est seulement après des dizaines d'années, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, que commencèrent des malentendus à ce sujet. Différentes instances officielles essayaient de les résoudre, depuis les autorités locales de la zone limitrophe qui intervenaient pardevant l'hospodar de Moldavie, jusqu'aux interventions des légations de l'État Polonais cherchant l'appui des autorités turques.

La mise à profit des matériaux d'archives permet à ébaucher, dans ses grandes lignes au moins, le parcours de ce conflit.

D'abord, il devrait être question non tant de l'apparition de ce conflit que plutôt de sa renaissance ou de son aggravation, car ses débuts remontent au temps d'avant le traité de Karłowice, aux temps des guerres de Jan Sobieski roi de Pologne contre les Turcs⁴. C'est alors que les princes de Moldavie se sont usurpés le droit de tenir des bacs sur le Dniestr dans les localités Soroka et Chocim.

Comme le traité de Karłowice de 1699 avait omis la question des transports sur le Dniestr, ce problème fut définitivement résolu en 1703, à l'occasion de l'ainsi dite délimitation des deux pays. Cela eut lieu pendant le règne d'Auguste II en Pologne et d'Ahmed III en Turquie. Une commission mixte fut convoquée pour régler la démarcation de la frontière. De la part de l'État polonais y prenaient part: Marcin Chomentowski, voïévode de Bracław, l'écuyer royal Jan Koniecpolski, Stefan Humiecki, officier de table de la Couronne et Franciszek Dzieduszycki, voïévode de Podolie; de la part des Turcs — le Commissaire-exécutif Haği Ibrahim⁵.

Cette Commission qui devait examiner tous les problèmes difficiles de la délimitation, semblait être le forum le plus convenable à la présentation de toutes les incertitudes, de toutes les prétentions réciproques et des droits. Tous les deux partis ont profité de cette occasion les participants polonais, ainsi que les Turcs. Dans la description de la délimitation faite par le parti

⁴ T. Czacki, *op. cit.*

⁵ T. Czacki, *op. cit.*, W. Konopczyński, *Polska a Turcja* (1683—1792), Warszawa 1936.

polonais, on a déposé une plainte contre l'usurpation des droits aux bacs sur le Dniestr par les Moldo-valaques: „... habemus a Valachis multas injurias contra veterem consuetudinem in aliquibus locis circa Sorocam et Chocimum travectus vulgo prom solum nostri erant, et ab aliquod annis Palatini Valachiae Moldaviaeque sibi usurparunt, quod veteri et moderno tractatu (quoniam nobis solum competunt) cautum... id est, ut praefati travectus vulgo prom Polonis tantum servant...”⁶. Le Commissaire turc a dû reconnaître le bon droit des Polonais, lorsqu'il avait donné la promesse d'un ferman de la Porte, défendant cet arbitraire aux Moldaviens.

Comment cet arbitraire était-il reconnu par les autorités officielles turques, nul ne le sait au juste, mais il n'y a pas de doute à ce sujet que la Porte n'essayait même pas à le freiner plus sévèrement et d'une manière radicale, comme si elle ne voyait pas — dans la violation de ces droits — la possibilité d'un dangereux conflit, mais uniquement une affaire d'un démêlé local.

Ce conflit devient à nouveau vif et actuel pendant le règne du roi Stanisław August Poniatowski en Pologne. L'époque de ce roi survint immédiatement après l'époque saxe, époque de chaos intérieur, d'arbitraire et de relâchement, dont les effets étaient visibles sur tous les plans et sous tous les aspects de la vie du Royaume. Dans cette situation politique, de plus en plus mauvaise, chaque prise de mesures, tendant à introduire de l'ordre dans les affaires négligées de l'État, était désirable. Vient donc aussi le tour à mettre l'ordre dans la question des transports sur le Dniestr ou, au moins, d'essayer de le faire. En comparaison avec l'année 1703, la situation a empiré sensiblement. Au cours de la délimitation mentionnée, il était question de deux bacs sur le Dniestr, tandis que le rapport de 1765⁷ énumère en plus les suivants:

1. Le transport près de Mohylów, établi probablement vers la moitié du XVIII^e siècle par les Valaches, avec l'autorisation du voïévode de Kijów qui avait pour but de gagner les hospodars moldaviens à sa cause et de rehausser la fréquence aux foires

⁶ Passage cité par T. Czacki, *op. cit.*

⁷ Bibl. Czart., d. 624, p. 209.

de Mohylów. Ce transport a été établi sans entraves quelconques, car dans le voisinage, il n'y avait pas de points de garde.

2. Le transport établi en 1758 au village Samuszyn, vis-à-vis du village Uście, propriété des évêques de Kamieniec. C'était l'initiative du boïar valaque Paszkan⁸. Le rapport mentionne deux interventions et des ordres d'examiner l'affaire, mais, si même ils étaient donnés, l'effet était nul.

3. Essai d'établir un bac vis-à-vis de Zaleszczyki „il y a deux ans“, ce qui permettrait à supposer que ce fut en 1763. A l'établissement de ce bac s'opposa le chef du régiment de la Couronne, du parti Podole-Pokucie, Tadeusz Dzieduszycki.

Sur le fond de cet arbitraire manifeste, enhardi par l'arbitraire de certains hauts dignitaires polonais, se dessine l'activité énergique du chef de régiment du parti de Podole, Tadeusz Dzieduszycki. C'est lui qui ne ménage pas d'efforts et envoie des monitions aux représentants des autorités moldo-turques. A la mi-année 1765, il adresse un écrit au hospodar moldavien de ce temps-là, Ghika⁹, où il déduit clairement — se référant au traité de Karłowice et d'autres délimitations ultérieures — le manque de fondements juridiques de la Moldavie à établir des bacs sur le Dniestr. Comme son intervention ne donne pas d'effet et la réponse de Ghika¹⁰, quoiqu'arrivée, démontre une ignorance complète des conditions de la délimitation effectuée en 1703, Dzieduszycki envoie, le 3. VII. 1765, un écrit de Lwów¹¹ au grand greffier de la Couronne, Hiacynt Ogrodzki. Dans sa lettre, à laquelle il joint la copie de son écrit adressé au hospodar, ainsi que la réponse de Ghika, il présente l'insuccès de son intervention dans l'affaire des transports, et suggère la nécessité de profiter de la présence du secrétaire du hospodar moldavien à Varsovie, un certain monsieur de la Roche, pour l'éclairer comment est-ce en vérité. L'intervention, commencée par T. Dzieduszycki et restée sans effets quelconques, converge dans le temps avec l'envoi d'une légation polonaise à la Porte. Le délégué, Tomasz Witold Alexandrowicz, a aussi, entre d'autres missions, à résoudre définitive-

⁸ Selon le manuscrit ture le nom „Baskam“.

⁹ Bibl. Czart., d. 624, p. 221 (la copie).

¹⁰ Bibl. Czart., d. 624.

¹¹ Bibl. Czart., d. 624, p. 213.

ment l'affaire des transports sur le Dniestr. A l'instruction obtenue par Alexandrowicz fut incluse une information¹² sur les transports sur le Dniestr et sur les droits de la Pologne à ce sujet.

Une instruction, identique dans son contenu, fut remise le 28. II. 1766 à Karol Adolf Boscamp¹³, Conseiller Privé actuel des Légations et Chargé d'Affaires de sa Majesté le Roi et de la République de Pologne à la Porte Ottomane, délivrée de la Chancellerie Royale par Hiacynt Ogrodzki, Régent du Cabinet de sa Majesté. D'un fragment de cette instruction, cité ci-dessous, nous apprenons que les autorités polonaises attachaient beaucoup de poids au règlement de cette affaire: „L'usurpation du trajet sur le Niester de la part des Turcs et des Moldaves et leur dessein de l'étendre davantage est un objet très important pour la Pologne par plusieurs considérations; Mr Alexandrowicz a en main des documents qu'on a pu trouver pour démontrer que ce trajet appartient uniquement à la Pologne et qu'on en a été de ce côté-ci en possession de depuis un temps immémorial...“.

La légation d'Alexandrowicz dura très longtemps. Quoiqu'il partit pour Zaleszczyki vers la moitié de l'année 1764 (d'abord comme internonce du primat et émissaire du régimentaire général¹⁴, il avait dû attendre le ferman (permis d'entrée) pendant vingt mois. En même temps, nous pouvons suivre une correspondance ultérieure des autorités turques avec le régimentaire Dzieduszycki. Turnaği Başı, Chef de la Milice à Chocim¹⁵, lui relationne, dans une lettre datée de 1766, l'énoncé du hospodar de Moldavie, envoyé en réponse à son écrit. Le hospodar de Moldavie ne prend pas en considération les droits historiques d'une part, ainsi que le maintien des transports sur le Dniestr; par contre, il présente les motifs de la délégation des boïars valaques qui, venus à Jassy, ont déposé une plainte contre la Pologne, disant que si le Dniestr est la frontière entre les deux pays, les revenus de ces transports doivent être la part des deux États.

Finissant sa lettre en amiable, Turnaği Başı rappelle la protection des marchands qui leur est due des deux côtés.

¹² Bibl. Czart., d. 624, p. 213.

¹³ Bibl. Czart., d. 625, pp. 559—570.

¹⁴ W. Konopczyński, *op. cit.*

¹⁵ Bibl. Czart., d. 608, p. 79 (en polonais).

Le Reġeb paša de Chocim¹⁶ écrit à Dzieduszycki du même ton quoique beaucoup plus amplement. Dans cet écrit, nous trouvons aussi une longue citation d'une lettre du hospodar de Moldavie à Reġeb paša, traitant le même sujet. L'hospodar de Moldavie démontre que l'existence des possibilités de transports du côté polonais ne freint en rien l'établissement de transports analogues sur la rive moldavienne et ne manque pas aux bonnes relations entre les voisins. Par contre, les difficultés spéciales faites du côté polonais nuisent aux marchands et sont contraires aux conditions du traité. Reġeb paša, ne précisant pas son propre point de vue à ce sujet, finit sa lettre en recommandant de „se conformer à la teneur de l'écrit du monarque, statuant sur la paix et, conformément à l'amitié de voisinage, observer les bonnes relations et avoir en vue la sécurité des sujets musulmans et non musulmans, ainsi que celle des représentants de la classe de marchands“. Nous reconnaissons donc des tendances explicités à régler l'affaire à l'amiable, en laissant le status quo, sans désir de revendiquer les droits de transport de la part des Turcs.

Les interpellations d'Alexandrowicz à ce sujet, pendant sa légation en Turquie, ne donnèrent non plus aucun effet.

Tadeusz Czacki écrivant en 1792, donc à peu près trente ans après les interventions mentionnées, sur le „Commerce de la Pologne avec la Porte Ottomane¹⁷, nous rappelle que ce conflit n'était pas réglé et que la Pologne „ne voit point d'effets de ses justes réclamations“. Devant un nouveau plan de traité commercial avec la Porte, la Commission des Finances de l'État a chargé la députation d'y inclure la question des transports sur le Dniestr, comme un des points des négociations. Toutefois, le troisième partage de la Pologne mit fin à sa politique indépendante.

Les activités entreprises par la Pologne, tendant à régler le conflit résultant d'une violation manifeste de ses droits limitrophes, trouvent notre pleine compréhension. Il faudrait encore parler ici de certaines circonstances qui d'une manière directe ou indirecte sont liées à la même question.

Les territoires limitrophes, dont nous avons parlé plus haut, attiraient toujours l'attention du pays, comme territoires liés avec

¹⁶ Bibl. Czart., d. 608.

¹⁷ T. Czacki, *op. cit.*

le commerce. Beaucoup de localités sur le Dniestr possédaient le droit d'organiser des foires et celles-ci attiraient des marchands des deux côtés de la frontière, ce qui vivifiait sensiblement l'échange de marchandises et rehaussait la richesse des marchands. C'était aussi une de voies de l'afflu de marchandises orientales, en vogue dans le pays. Il faudrait citer ici les localités les plus importantes: Mohylów, Kamieniec Podolski, Horodenka, Żwaniec, Zaleszczyki, Jazłowiec, Satanów, Brahilów, Husiatyń, Bałta et d'autres encore. Prenant en considération le fait que les foires dans ces localités avaient lieu à différents termes et souvent quelques fois par an, l'activité limitrophe des marchands des deux côtés était assez vive. Dans la lumière de ces circonstances, les démarches entreprises à régler la question des transports sur le Dniestr et leur monopolisation entre les mains des Polonais ne semblent pas être une lutte pour le principe uniquement, mais pour la défense de ses propres intérêts et de ses propres revenus.

À côté du commerce limitrophe qui vivifiait les confins des deux États, il faudrait encore mentionner une autre raison qui attirait l'attention de la République de Pologne vers le Dniestr. C'étaient des plans et des projets de commerce qui se dessinaient en Pologne, ayant en vue la Turquie et la mise à profit du Dniestr, comme voie d'eau conduisant à la Mer Noire. Quelques années après, ces projets se lieront avec la France, comme „Projets de communication de produits réciproques“¹⁸.

Donne à penser et étonne aujourd'hui la grande tolérance de la Pologne en présence d'incessantes violations du droit de la part de la Moldavie, empiétant la frontière entre les deux pays, et la nonchalance des autorités turques dans le règlement définitif de ce conflit. L'explication se trouve dans la situation générale de la Pologne ainsi que dans celle de la Turquie au temps de l'aggravement de ce conflit. Le XVIII^e siècle est l'époque de faiblesse grandissante et de chaos intérieur des deux États, ce qui devait favoriser différentes actions arbitraires¹⁹. D'autre part, les menaces

¹⁸ Józef Feldman, *Projekty handlu polsko-francuskiego w XVIII w.*, Kraków 1938.

¹⁹ Comp. la prohibition d'importer l'eau-de-vie polonaise en Moldavie — J. Reychman, *Zatarg handlowy polsko-turecki o handel wódką*

politiques d'autres États voisins contraignaient la Pologne à pourvoir à de bonnes relations avec la Turquie pour s'assurer la sécurité de ce côté. Il n'était donc pas dans l'intérêt de la Pologne — prenant en vue les conséquences — de donner cause à un important conflit par un simple démêlé limitrophe à propos de bacs sur le Dniestr.

w XVIII w., „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych“, 1951, XIII; J. Reychman, *Życie polskie w Stambule w XVIII w.*, PIW, Warszawa 1959.

JAN CIOPIŃSKI

KÉSİK BÂŞ KİTÂBÎ, VARIANTE DE KAZAN

I. Texte

Dans la bibliothèque de la Chaire de Philologie Orientale de l'Université Jagellonne à Cracovie se trouve un vieil imprimé de l'année 1846, enregistré sous le N° 5573, intitulé *Késik Bâş Kitâbî*. Il a été exécuté dans l'Imprimerie Asiatique de l'Université de Kazan par les soins d'un bourgeois de Kazan, nommé Hasan Mürtezi-oglu Maksutov. Ces informations, ainsi que la date de l'impression, se trouvent à la dernière page après le texte même de l'oeuvre.

Késik Bâş Kitâbî, dont nous allons présenter la variante de Kazan, appartient aux récits religieux en vers, si nombreux dans la littérature turque. C'est la geste de Ali, gendre du Prophète Mohammed. Vasfi Mahir Kocatürk, auteur d'une grande *Histoire de la littérature turque* — mort hélas prématurément — comme auteur de *Késik Bâş Kitâbî*, indique un certain Kirdeci Ali provenant de Konya et admet que celui-ci a vécu sans doute avant le XV^e, peut-être même au XIII^e siècle, à en juger par certaines propriétés linguistiques du texte dont Vasfi Mahir Kocatürk s'est servi dans son livre en y donnant un résumé de ce récit, en citant des fragments, en insérant enfin le fac-similé de la première page du manuscrit daté de 1461¹.

La variante de Kazan de cette oeuvre turque-anatolienne possède des propriétés linguistiques, caractéristiques du *türkî*

¹ V. M. Kocatürk, *Türk Edebiyatı Tarihi*, Ankara 1964, pp. 144—146.