



SCÈNE DE LA VIE PERSANE ORNANT UN KALAMDAN, EN CARTON PEINT ET LAQUÉ

(Collection de l'Auteur)

CHAPITRE PREMIER

De Paris à Askhabad

Différentes routes pour gagner la Perse. — Les voies de terre. — La voie maritime. — Les cimetières à Constantinople. — Thérapia et les défenses du Bosphore. — Songuldak et les Mines de charbon d'Héraclée. — Samsoun. — Trébizonde et sa rade. — Les bateliers tures. — Commerce de Trébizonde. — Le vieux marché ture. — Ruines des anciennes murailles. — Divertissements et jeux athlétiques. — Les églises grecques. — Départ de Trébizonde. — Sur la mer Noire. — Batoum : la douane russe. — Les plantations de thé. — Le pétrole. — La ville de Tiflis. — La Bourka et le costume des habitants du Caucase. — Le quartier allemand à Tiflis. — La Koura et le quartier tartare. — La route Géorgienne. — Le chemin de fer d'Erivan. — Bakou : origine du nom. — La vieille forteresse. — Le palais des Khans. — Monuments byzantins et persans. — Les puits de pétrole de M. Nobel. — Produits tirés du naphte. — Importance de l'industrie pétrolière. — Forage des puits de pétrole. — Le temple des adorateurs du feu à Sourakhany. — Le gaz naturel. — Pétrole solidifié. — Absence complète d'eau potable à Bakou. — Les sources de naphte dans la mer Caspienne. — La révolution au Caucase. — Diverses voies conduisant de Russie en Perse. — Traversée de la mer Caspienne : de Bakou à Krasnovodsk. — Krasnovodsk : son origine. — Les tremblements de terre. — Le chemin de fer Transcaspien. — Askhabad : aspect de la ville. — Commerce. — Importance du transit avec la Perse et l'Afghanistan. — Le musée. — L'ancienne cité. — Village turcoman. — Les Turcomans. — Leur histoire. — Les chevaux turcomans. — La ville morte d'Anaou et sa grande mosquée. — M^{me} Révillon et l'Hôtel de Paris à Askhabad. — Fête musulmane du Shahksé-Vaksé.



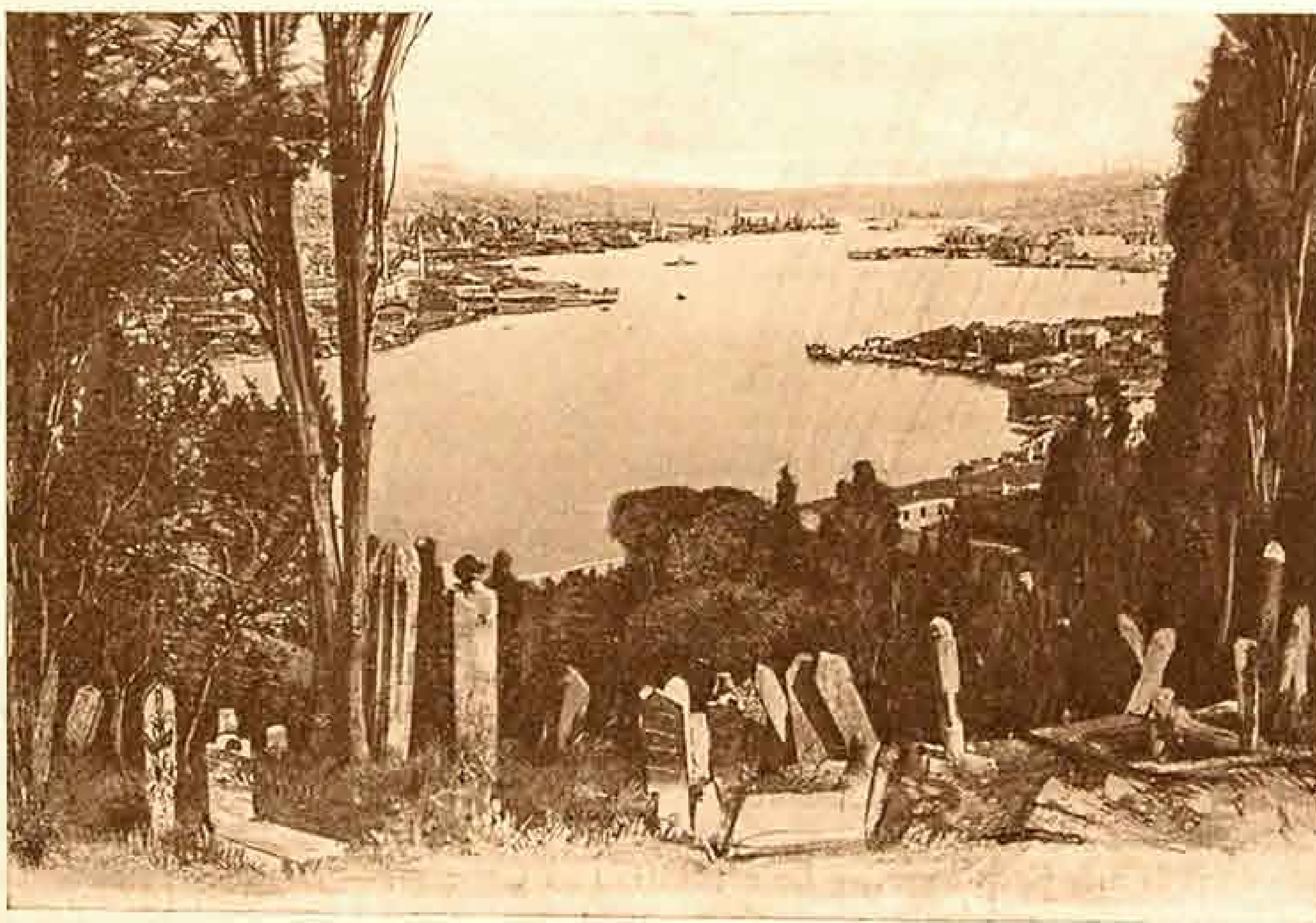
Pour se rendre en Perse, il y a bien des routes différentes, les unes plus rapides, les autres un peu plus longues, mais plus agréables. Il y a le chemin des fonctionnaires se rendant à leur poste, le chemin des archéologues et le chemin des touristes. On peut aller jusqu'à Téhéran sans avoir rien à démêler avec les bateaux, mais si la navigation n'effraie pas le voyageur, on peut, au contraire, naviguer presque tout le temps, ce qui a

bien aussi son charme. C'est, au surplus, à ce dernier parti que nous nous sommes arrêtés, et nous n'avons eu qu'à nous en louer sous tous les rapports.

Les voies de terre. La voie la plus courte, mais aussi la plus coûteuse, consiste à gagner la Russie soit par Vienne, soit par Berlin. Dans le premier cas, on passe la frontière par Podwoloczyska; dans le second, c'est à Aleksandrow que l'on fait connaissance avec les douaniers russes.

Le trajet de Paris-Vienne-Podwoloczyska est le plus rapide, puisqu'en moins de quarante-huit heures on se trouve transporté de la vie parisienne à l'empire des Tzars.

Arrivé à Podwoloczyska, on franchit les quelques kilomètres de zone inter-



CONSTANTINOPLE : VUE SUR LE BOSPHORE

médiaire et l'on atteint Woloczyska, la station douanière russe. On rencontre là des trains confortables qui vous amènent directement à Bakou en traversant Rostov-sur-le-Don, Mineralniia-Vody, Vladikavkaz, Pétrovsk et Derbent. Pour cette route, il faut cependant s'armer de patience, car on doit compter cinq fois 24 heures avant d'atteindre les bords de la mer Caspienne. A Bakou, un service de bateaux de la Compagnie russe Caucase et Mercure conduit en 36 heures à Enzeli.

Si l'on veut mettre quelque variété dans la traversée de la Russie, on peut, de Vienne, gagner en 30 heures Odessa, où il existe un service de vapeurs qui dessert la Crimée et aboutit soit à Novorossiisk, soit à Batoum. Il est alors facile,

de l'une ou l'autre de ces stations, de regagner la voie ferrée et d'atteindre ainsi la ville de Bakou.

La voie maritime. Les voyageurs qui ne craignent ni le roulis ni le tangage ont plutôt avantage à prendre la voie de mer. Deux Compagnies font le service de Marseille à Batoum : les Messageries Maritimes et la Compagnie Paquet. Avec la première, les escales sont le Pirée, Smyrne, Syra et Constantinople, d'où l'on part, après deux ou trois jours de repos, pour les ports de la mer Noire : Samsoun, Kérassunde, Trébizonde et Batoum.

La Compagnie Paquet conduit directement ses voyageurs à Constantinople, mais elle s'attarde un peu plus longtemps dans la mer Noire, notamment à Senguldak, où se trouvent d'importantes mines de charbon.

En résumé, on peut considérer que, comme prix et comme durée du trajet, les deux compagnies arrivent à un résultat identique.

Les cimetières à Constantinople. Laissons de côté Athènes, Smyrne et Constantinople qui mériteraient chacune une étude spéciale, et mettons-nous en route directement pour l'Empire du Shah de Perse.

Nous quittons sans regret l'antique Byzance où les tombeaux abondent. Le respect que les Turcs ont pour leurs morts a véritablement trop favorisé, au cœur même de la ville, l'extension de ces champs de repos. Il suffit de se promener quelques heures dans Péra pour se rendre compte que la plus grande partie du quartier européen a été construite aux dépens d'anciennes nécropoles, dont il existe encore d'importants fragments divisant la ville haute de la ville basse. Le modernisme qui, malgré tout, sévit dans la capitale du Grand Turc, respecte difficilement ces cimetières, et en bien des cas des concessions de ces terrains ont été accordées en dépit des lois les plus sacrées de l'Islam.



CONSTANTINOPLE : CIMETIÈRE TURC A SCUTARI

Thérapie et les défenses du Bosphore. On quitte Stamboul à la fin de la journée, et le panorama qui s'étend sur la gauche est vraiment féerique. La côte de Thérapia, où toutes les Ambassades ont leur maison de campagne, laisse un souvenir inoubliable à ceux qui vont vers l'Orient chercher des illusions nouvelles...

Le château fort que l'on rencontre avant de sortir du Bosphore, rappelle ces constructions moyenâgeuses où de vieux canons aux formes de mastodontes fermaient d'une manière si efficace l'entrée de la mer Noire. Maintenant, à l'extrémité du Bosphore, il y a de chaque côté des fortifications toutes modernes flanquées de talus en terre gazonnée : c'est là que se dissimulent d'import-



CONSTANTINOPLE : VUE D'ANATOLI-HISSAR.

tantes rangées de bouches à feu qui ne permettraient à aucun navire de forcer l'entrée de la passe.

Avant le coucher du soleil, on pénètre dans la mer Noire, et de loin en loin on aperçoit le feu des phares traçant aux pilotes leur route.

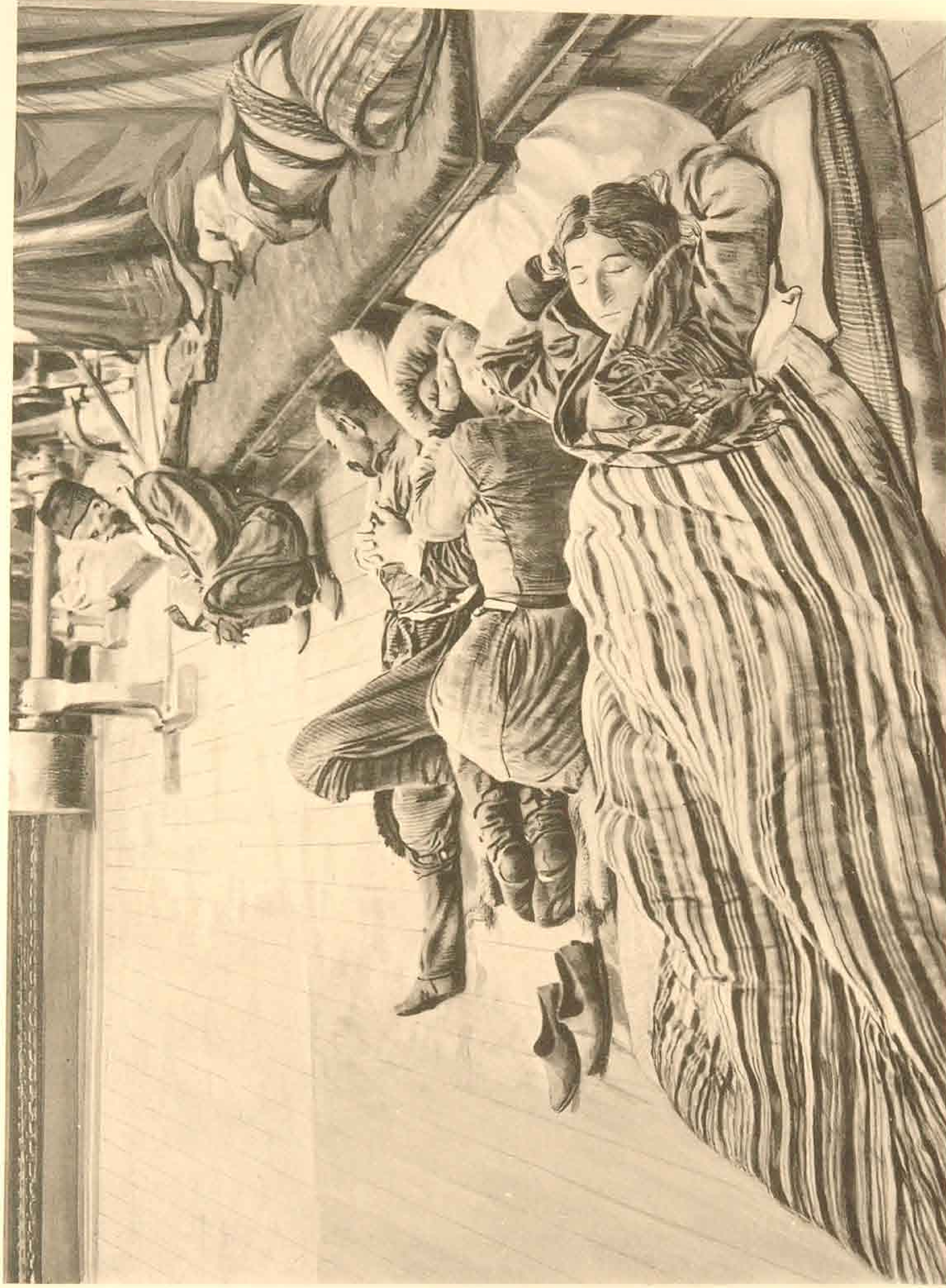
**Songuldak
et les
mines de charbon
d'Héraclée.**

A bord de la *Circassie*, 22 août 1907. — Ce matin dès cinq heures nous sommes à Songuldak, qui est de création toute récente (dix ans environ); c'est une colonie absolument française qui a construit ce port, pour servir à l'embarquement des charbons dont on vient de trouver une riche mine à environ 20 kilomètres de la côte.

La houille se vend ici 16 francs la tonne rendue à bord, tandis que maintenant on la paie couramment 40 francs à Marseille.

Depuis 5 heures et demie du matin jusqu'à 1 heure et demie de l'après-midi, notre bateau a embarqué 200 tonnes de combustible avec le concours de 120 porteurs : nous sommes loin des chargeurs de Port-Saïd qui remplissent complètement en deux heures les grands courriers de Chine.

Il existe cependant à Songuldak des appareils perfectionnés dans le genre des élévateurs pour les grains d'Odessa et de Novorossiisk. On emploie des



vagonnets contenant deux compartiments mobiles de deux tonnes et demie chacun, permettant de charger les bateaux qui viennent là chercher du charbon pour les usines à gaz de Roumanie.

Au nombre des passagères, nous comptons les trois femmes du Gouverneur de Samsoun; elles sont laides et vieilles à faire plaisir. Il y a heureusement tout un lot de jeunes et jolies servantes; arrivées à bord voilées et bouclées autant que faire se peut, elles ont, dès le départ de Constantinople, relégué au magasin d'accessoires tous leurs voiles, trop enchantées de se montrer à visage découvert, mais certes elles ne valent pas nos Parisiennes...

Le principal attrait des femmes turques, c'est qu'on ne les voit pas, on les devine; leurs yeux sont cependant beaux, elles les soignent et les arrangent avec art, aussi le voyageur a-t-il une tendance à juger le reste par ce qu'il peut apercevoir du visage.

**La
ville de
Samsoun.**

L'escale à laquelle on s'arrête après avoir quitté Songuldak est Samsoun. C'est une ville d'environ 20 000 habitants, qui possède une très importante manufacture de tabac ture fournissant dans tout l'Empire ottoman des cigarettes renommées. Le principal commerce de la ville consiste dans l'exportation des œufs. Par suite de convenances tout à fait spéciales, on apporte de France d'immenses ballots de menue paille hachée dans laquelle les œufs, renfermés dans de grandes caisses plates, sont emballés pour l'expédition.

Il arrive souvent que les compagnies de navigation, pour éviter qu'un concurrent leur enlève le fret,

chargent les caisses d'œufs lorsque leur navire se dirige vers la Russie et conservent ainsi dans leurs cales, pendant quinze jours à trois semaines, les marchandises destinées au port de Marseille. Ce sont évidemment ces œufs qui sont ensuite vendus dans le commerce sous le nom d'œufs frais.

En outre, Samsoun est un port d'exportation important pour les laines brutes, les peaux, les cocons, les bois, etc... La ville en elle-même ne pré-

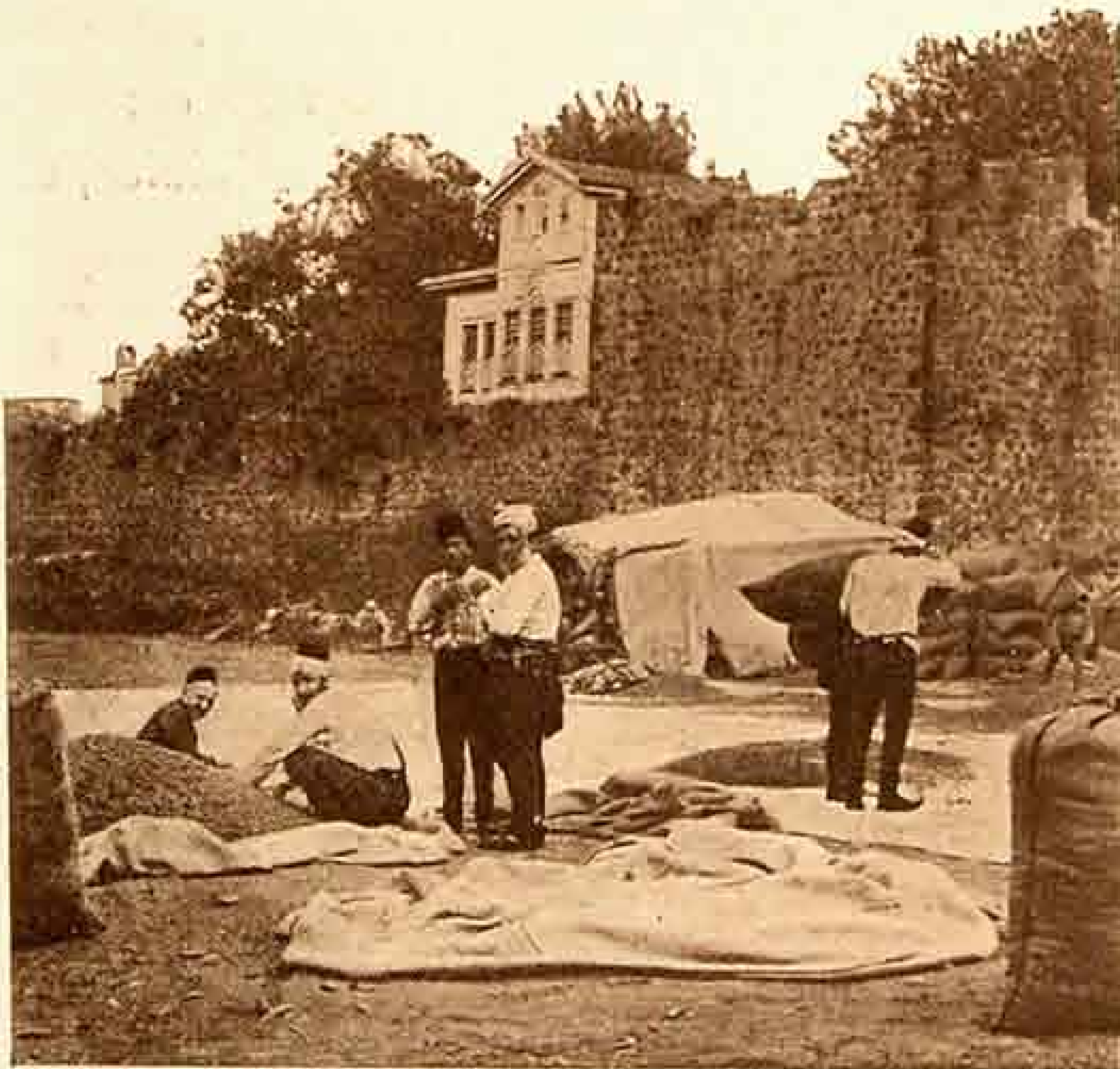


SAMSOUN : LE PALAIS DU GOUVERNEMENT

sente pas de caractère bien spécial, elle est établie sur le bord de la mer et est assez jolie.

Trébizonde et sa rade. De Samsoun à Trébizonde, il faut compter environ douze heures de navigation. A proprement parler, cette dernière ville ne possède pas de port, mais une magnifique rade formée par un golfe assez profond autour duquel elle est bâtie en amphithéâtre. Dans ces parages, la mer n'est jamais tranquille, et même par un temps calme le passager risque toujours de recevoir quelque paquet de mer, quand il confie ses jours à l'une de ces barques à l'avant artistement cambré, faisant le service du paquebot à la terre.

Les bateliers turcs. Les bateliers se disputent l'honneur de vous conduire, mais malheur au voyageur qui n'a pas suffisamment débattu ses conditions, car il s'expose, au moment du règlement de compte, à des difficultés sans nombre. La fréquentation continuelle des étrangers a permis aux ba-



AU PIED DES VIEILLES MURAILLES DE TRÉBIZONDE

teliers tures de s'imprégner des idées nouvelles; s'ils ne sont pas satisfaits de leur pourboire, ils ne se gênent pas pour déclamer quelques belles théories du plus pur socialisme qui détonnent quelque peu sous ce beau ciel d'Orient, et l'on reste profondément surpris d'entendre ces hommes aux costumes bariolés émettre des raisonnements dignes des plus violentes réunions électorales.

Pour débarquer dans un port ture, il faut montrer patte blanche, c'est-à-dire ne pouvoir être soupçonné de sympathie avec les révolutionnaires (1), de

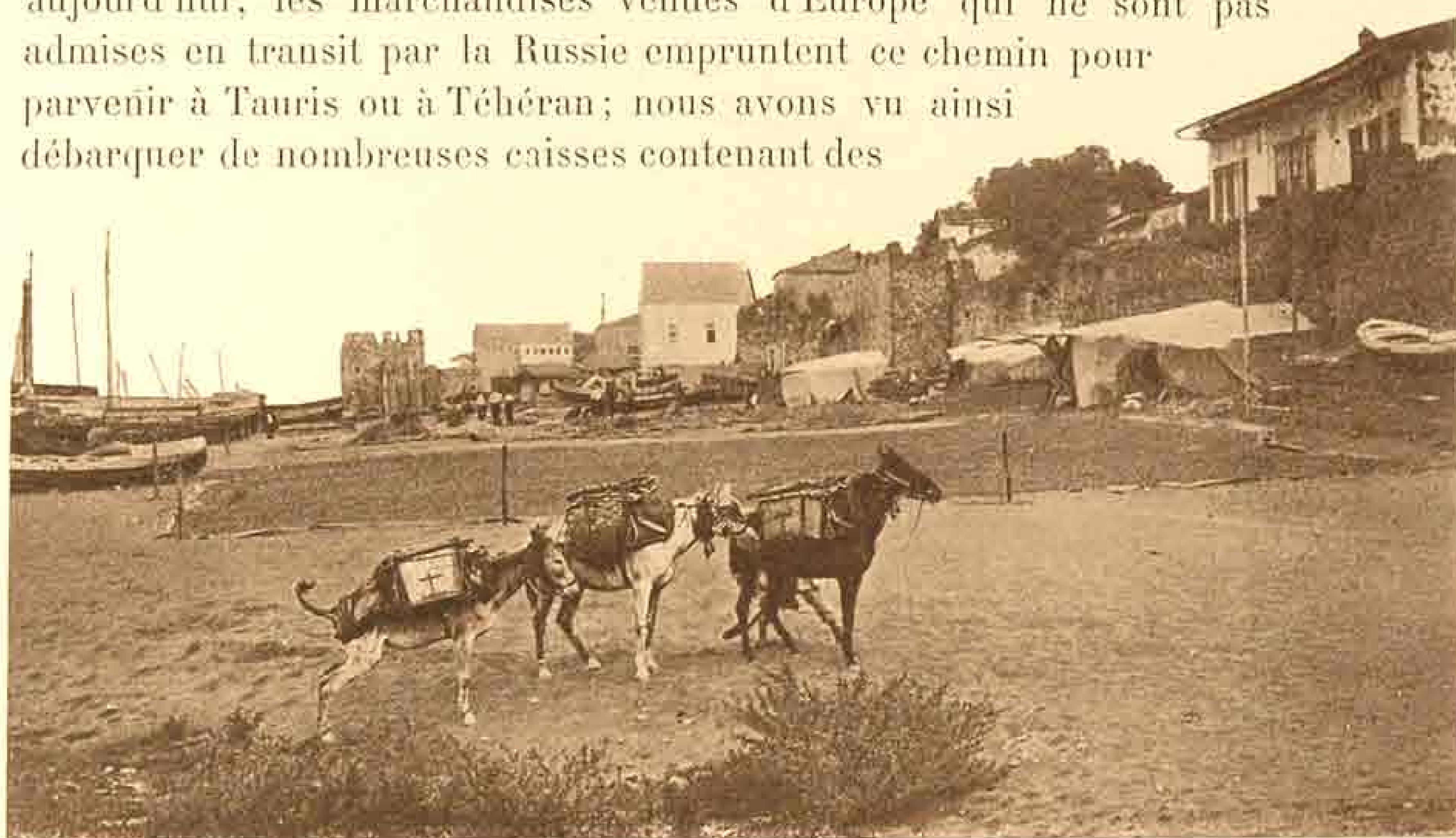
quelque nationalité qu'ils puissent être, présenter un passeport parfaitement en règle et surtout n'avoir aucune accointance avec les Arméniens, cette race si détestée en Orient.

(1) Il faut observer que ces notes de voyage ont été écrites avant la Révolution qui a mis au pouvoir le parti Jeune-Turc.

En mettant pied à terre, on est reçu par des officiers de la police turque, fort convenables du reste, qui vous prient de laisser entre leurs mains votre passeport, pour bien s'assurer que vous ne profiterez pas de leur bonne volonté pour prolonger d'une manière intempestive votre séjour dans la ville.

Une rue très escarpée conduit au quartier neuf, au milieu duquel se trouve une fort belle place où sont les bureaux des principales compagnies de navigation. La ville est construite sur trois collines et dans deux vallées, aussi passe-t-on son temps à grimper les pentes les plus abruptes pour redescendre ensuite du côté de la mer.

Commerce de Trébizonde. Trébizonde n'est qu'un vaste entrepôt de marchandises, les boutiques, contenant les denrées les plus diverses, se touchent littéralement. Avant que la route Enzeli-Recht-Téhéran ne fût construite, c'était par Trébizonde que l'on pénétrait le plus souvent en Perse. Encore aujourd'hui, les marchandises venues d'Europe qui ne sont pas admises en transit par la Russie empruntent ce chemin pour parvenir à Tauris ou à Téhéran; nous avons vu ainsi débarquer de nombreuses caisses contenant des



MANUTENTION DES NOISETTES A TRÉBIZONDE

milliers de cahiers de papier à cigarettes provenant de nos usines françaises et destinées à l'usage des sujets du Shah. On voit que tout le papier à cigarettes persan ne se consomme pas uniquement en France.

Il subsiste encore à Trébizonde une énorme construction carrée construite par les Génois, qui en avaient fait un entrepôt pour leur commerce avec l'Orient.

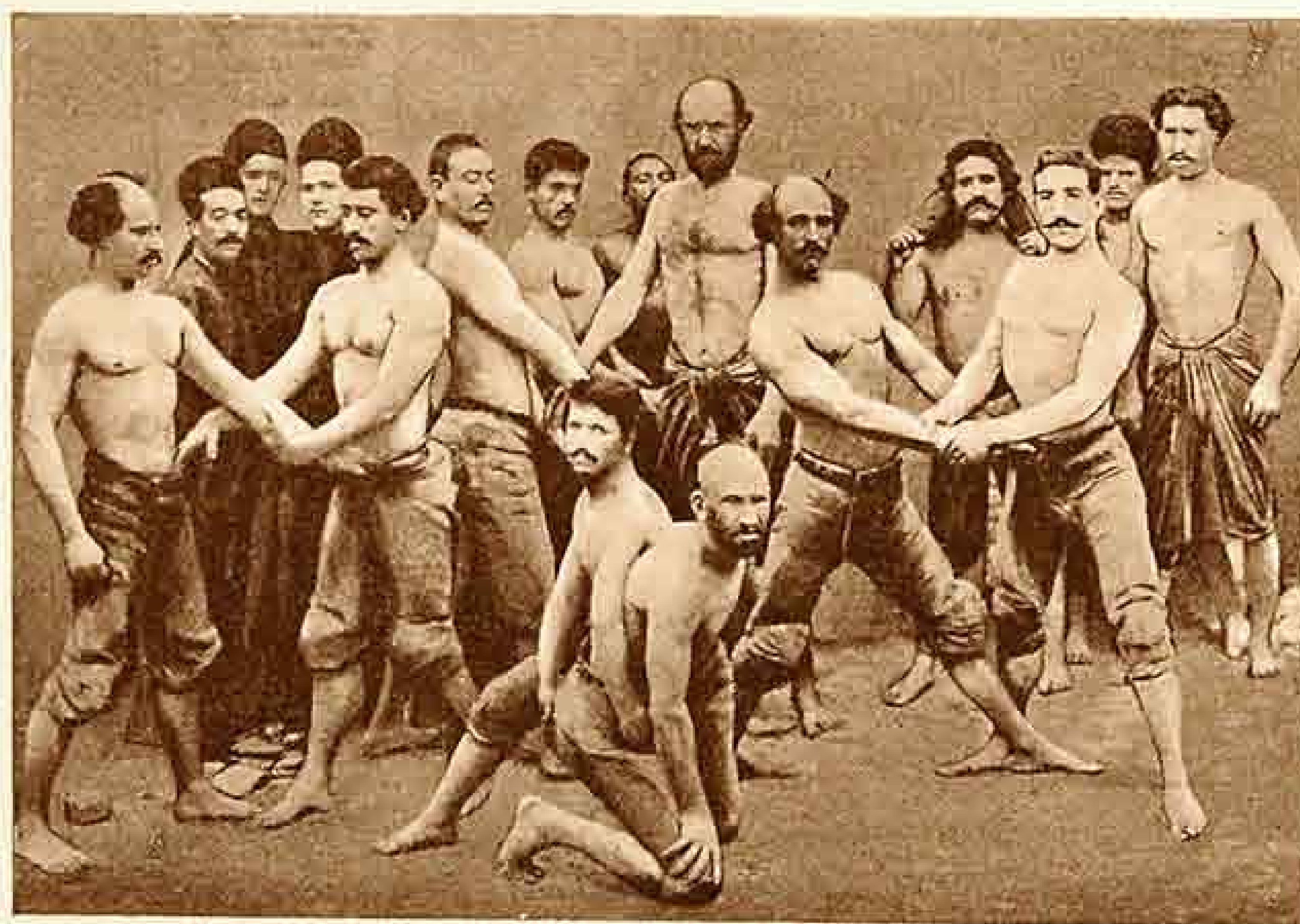
**Le vieux
marché
turc.**

Trébizonde possède un dédale de rues qui forme un bazar découvert, au milieu duquel se trouve le vieux marché turc aux boutiques curieusement ouvragées et décorées de peintures des dix-septième et dix-huitième siècles. Les indigènes auxquels on demande des renseignements sur ces bâtiments vous répondent froidement qu'ils ont plus de mille ans d'existence, et il ne ferait pas bon de les contredire.

**Ruines
des
anciennes
murailles.**

Si après avoir traversé la ville on redescend du côté de la mer, on trouve des vestiges importants de fortifications et quelques murs datant des Commène. Tout comme en Europe, les habitants ont transformé ces vieux remparts en maisons plus ou moins confortables, et plus d'une sert de demeure à ces exportateurs de noix de muscade dont il se fait un si grand commerce dans ce port. Ces fruits sont l'objet de soins tout particuliers : pendant plusieurs jours ils sont séchés sur d'immenses bâches, où de nombreux pigeons pèrègrinent depuis le matin jusqu'au soir.

Au milieu d'une muraille à pic dominant la mer se détache le couvent du mont Méla.



LUTTEURS TURCS

**Divertissements
et jeux
athlétiques.**

Les Turcs ont quelques divertissements assez caractéristiques ; telles sont ces balançoires rudimentaires, sorte de diminutif de la Grande Roue, que l'on nomme les Dolabes. Ils ont également une danse nationale où l'orchestre consiste en une grosse caisse, et enfin une danse des sabres où les acteurs évoluent au milieu de glaives et de fusils.

Les jeux athlétiques constituent une des principales distractions des Turcs.

TURQUIE



TRÉBIZONDE — LA RADE



TRÉBIZONDE — LA RADE