

# ITINÉRAIRE DE L'ORIENT

PREMIÈRE PARTIE.

## MALTE.

### ROUTE I.

#### DE MARSEILLE A MALTE

PAR LA VOIE DIRECTE.

Distance : 220 lieues marines. — 1210 kil.

Navigation de 72 heures en moyenne.

#### 1<sup>o</sup> DE MARSEILLE AUX BOUCHES DE BONIFACIO.

En sortant du port de la Joliette, le navire laisse : à gauche, l'entrée de l'ancien port de Marseille, resserrée entre les deux forts St-Jean et St-Nicolas, la pointe de la Réserve, l'anse et la montagne des Catalans et la colline d'Endoume, que surmontent la montagne et le fort de Notre-Dame-de-la-Garde; à droite, les îles de Ratoneau et de Pomègue : le canal qui les sépare, fermé par une jetée, forme le port du Frioul. En face de ce port et plus près du navire, on range l'île et le château d'If, puis on laisse à gauche les îles et la rade d'Endoume, le cap de la Croisette et l'île de Mairé, dont les rochers déchirés offrent de beaux aspects. A droite et assez loin au large on aperçoit l'île et le phare de Planier. Après avoir doublé l'île de Mairé, le navire prend la direction du S.-E, et s'éloigne peu à peu de la côte, laissant

à gauche les îlots de Jaire, de Cougloués et de Riou, la baie et la petite ville de Cassis, le cap du Bec de l'Aigle et la baie de Lèques, au fond de laquelle se montre l'industrielle ville de la Ciotat, la baie de Brandol et celle de St-Nazaire, les îles des Embies et de Gou, et enfin le cap Sicié et la montagne de Notre-Dame, qui cachent l'entrée de la rade de Toulon, au fond de laquelle le mont Faron élève son chauve sommet. On découvre encore l'île de Porquerolles, la première des îles d'Hyères, puis on perd la terre de vue. Après 12 heures de navigation, on commence à apercevoir les montagnes de la Corse. On est trop éloigné de l'île pour distinguer aucun détail; on reconnaît à peine les enfoncements profonds des golfes d'Ajaccio et de Valinco: en approchant des Bouches, on voit cependant la ville de Bonifacio. On nomme *Bouches de Bonifacio* le détroit qui sépare la Corse de la Sardaigne. Ce détroit a un peu plus de 6 milles marins (12 kil.) dans sa plus grande largeur. La grande passe, entre les îles de Lavezzi et de Razzoli, est éclairée par 4 phares et peut être franchie la nuit; elle présente pourtant un écueil presque à fleur d'eau, l'écueil de Lavezzi, sur lequel, en

IRBY and MANGLES.—*Travels in Egypt, and Nubia, Syria and Asia Minor during* — *Les Nuits du Caïre*, 1 vol. in-18. Paris, 1860.

FIN DE L'INTRODUCTION.

ORIENT.

1855, périt corps et biens la frégate française, la *Sémillante*, qui portait 800 soldats en Crimée. En plein jour, les navires à vapeur préfèrent le passage de l'Ours : c'est un canal étroit et sinueux entre la côte de Sardaigne et un petit archipel dont les îles principales sont la Madeleine et Caprera. Il doit son nom à un rocher singulier que les marins montrent sur une petite pointe de la Sardaigne, et qui présente en effet assez de ressemblance avec un ours marin. Le petit port de la Madeleine égayé seul un peu ce passage horriblement désolé.

2<sup>o</sup> DES BOUCHES DE BONIFACIO  
A MALTE.

On sort des Bouches env. 24 h. après avoir quitté Marseille, et on reprend sa route vers le S.-E. Rien de plus triste, de plus sauvage que cette partie de la côte de Sardaigne : de grandes montagnes arides et déchiquetées plongent à pic dans la mer, et sur ces roches inhospitalières on n'aperçoit pas un village ; à peine de loin en loin découvre-t-on une cabane ; enfin on perd la côte de vue. Les premières terres qui se montrent ensuite, à env. 30 h. de navigation, sont la côte de Sicile et l'archipel des îles Egades, célèbres dans l'antiquité par la victoire navale qu'y remporta Lutatius sur les Carthaginois, l'an 242 avant J.-C. La plus occidentale de ces îles est *Maritimo*, énorme rocher sur lequel le roi de Naples a une prison d'Etat. On passe entre cette île et celles de Levanzo et de Favignana, qui cachent la ville de Trapani, l'antique Drépane, décrite dans Virgile, et célèbre par la bataille navale que P. Claudius Pulcher y perdit contre les Carthaginois, l'an 250 avant J.-C. On aperçoit ensuite Marsala, l'antique Lilybée, célèbre aujourd'hui par ses vins, le cap Boco (cap Lilybée), le plus occidental de la Sicile, puis le golfe de Mazzara et

le cap Granitola ; on s'engage dans le canal de Malte. Par les temps clairs, on voit au S.-S.-O. l'île volcanique de Pantellaria, qui dépend de la Sicile. C'est aussi dans ce canal que surgit, en 1831, l'île *Julia*, cratère volcanique, qui disparut quelques mois après, ne laissant plus qu'un écueil dangereux. A partir du cap Granitola, le navire s'éloigne de plus en plus de la côte de Sicile, mais par les temps clairs on aperçoit les caps San-Marco, Bianco, Alicata et Scalambra. 20 h. env. après avoir dépassé les îles Egades, on arrive à l'archipel de Malte ; on range d'abord les îles de Gozzo et de Cumino, puis la côte profondément découpée de Malte. Vue de la mer, la ville avec ses vastes fortifications offre un bel aspect. On mouille ordinairement dans le port de la Quarantaine ou de Marsamuscetto.

ROUTE 2.

DE MARSEILLE A MALTE

PAR LA CÔTE D'ITALIE.

Distance : 290 lieues marines. — 1597 kil.

Navigation de 6 jours et 6 nuits. — On relâche presque une journée entière à Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples et Messine.

Quelques voyageurs prenant cette route pour voir en passant, ne fût-ce que pour quelques heures, la côte d'Italie, nous croyons devoir la décrire sommairement, bien qu'elle n'entre pas directement dans notre cadre. Nous nous bornerons donc à signaler les points remarquables de la côte, et à indiquer à nos lecteurs le meilleur moyen d'utiliser le temps de leur relâche dans les principaux ports, renvoyant pour plus amples détails à l'*Itinéraire de l'Italie et de la Sicile*, par M. A. du Pays. Le voyageur devra se munir à Marseille des visas nécessaires, surtout pour Naples et Messine ; autre-

ment il pourrait se voir refuser le débarquement.

A. DE MARSEILLE A GÈNES.

68 lieues marines. — 577 kil. — Trajet en 23 h.

Pour la sortie de Marseille, V. Route I. — Au delà de la rade de Toulon, on laisse au N. la rade et la presqu'île de Giens, puis la délicieuse rade d'Hyères, et au S. les îles du même nom (Porquerolles, Or, Basgueneau, Portocros et l'île du Levant). On double ensuite les caps Lardier et Camarat, et l'on voit le golfe de St-Tropez, le golfe de Fréjus, le golfe de Napoule, au fond duquel se trouve Cannes, les îles de Lérins (St-Honorat et Ste-Marguerite), le golfe Jouan, où débarqua Napoléon à son retour de l'île d'Elbe ; le cap de Garoupe et le cap Gros, la ville d'Antibes et l'embouchure du Var, qui sépare la France de l'Italie. On aperçoit de loin Nice, Villa-Franca et Monaco, bâtie sur un rocher escarpé qui s'avance dans la mer ; puis Mentone, Vintimiglia, San-Remo, Oneglia, admirable côte dominée par les Alpes maritimes. Vers le cap *del Mele*, les montagnes se rapprochent de la mer, et l'on découvre sur leur côte escarpée la route célèbre de la Corniche. On voit ensuite Albenga, Noli et Savone ; puis enfin le phare de la Lanterne et la ville de Gênes.

**Gênes.** — Les monnaies de Gênes sont identiques aux monnaies françaises, excepté celles de cuivre. On paie 50 cent. à 1 fr. aux bateliers pour débarquer. On relâche presque toute une journée à Gênes, et ce temps est à peu près suffisant pour voir complètement la ville, surtout si l'on prend un cicérone. — *Hôt.* : Feder, de la Ville (recommandé). *Restaurants* : la Legatiana, l'Ussaro, etc.

On devra visiter à Gênes : le port, la place et la cathédrale de San-Lorenzo, le pont et l'église Santa-Maria di Carignano, la belle vue des fortifications, la prome-

nade del *Acqua-Sola*, l'église San-Stefano (un tableau de Raphaël) ; les rues *Nuova*, *Nuovissima* et *Balbi*, avec leurs palais principaux, *Bri-gnole Sale*, *Balbi*, *Pallavicini*, *Adorno*, etc., ornés de belles galeries de tableaux ; l'Université, le palais *della Città*, l'église de l'*Annunziata*, magnifiquement décorée ; la place de l'*Acqua-Verde*, et la station du chemin de fer ; le palais *Doria* et ses jardins en terrasse sur le port ; l'*Albergo dei Poveri*, avec une *Pietà*, attribuée à Michel-Ange, etc.

B. DE GÈNES A LIVOURNE.

27 lieues marines. — 148 kil 1/2.

Ce trajet se fait toujours de nuit. Du reste, à partir du cap de Portofino, qui annonce l'entrée du golfe de Rapallo et de Chiavari, le navire tient le large jusqu'à Livourne. On jette l'ancre à l'entrée du port, dont les phares et les tours ont un aspect assez pittoresque.

**Livourne.** — On compte en *paoli*, qui valent 55 centimes, et se divisent en 8 *crazie*. Un voyageur sans bagage ne doit pas donner plus de 2 *paoli* aux bateliers pour débarquer. A peine à terre, il est assailli d'une nuée de cicérone, de *facchini* (portefaix) et de cochers, dont il a grand-peine à se débarasser. — *Hôt.* : du Nord, etc. *Restaurant* : la Pergola, il Giardino. — Du port au chemin de fer, une voiture se paye 2 à 4 *paoli*. — Il n'y a à voir à Livourne que la statue du grand-duc Ferdinand 1<sup>er</sup>, avec ses quatre esclaves de bronze ; la place del Gran-Duca, et le réservoir, appelé le *Cisternone* ; mais on peut aller à Pise, et revenir par le chemin de fer à temps pour l'embarquement.

**Pise** (*Restaurant* : l'Italia, auparavant l'Ussaro). On visitera : les quais, le pont, l'église Sta-Maria della Spina, et les célèbres monuments réunis sur une seule place : la cathédrale, la tour penchée, le baptistère et le Campo-Santo ; on peut encore voir la place des Che-

terre, et à la proue deux grands yeux qui semblent regarder fixement le voyageur. La police anglaise a tarifé barques et portefaix.

**MONNAIES.**—On compte surtout en monnaies anglaises :

Or.—La livre sterling, ou souverain, qui se subdivise en 20 schellings et vaut 25 francs.

Argent.—Couronne (5 sch.)..	6 fr.15
Demi-couronne (2sch.	
et 6 pence).....	3 10
Schelling (12 pence).	1 25
Six pence.....	> 60
Cuivre.—Penny (au pluriel	
pence).....	> 10
Demi-penny.....	> 05

Au reste, les monnaies françaises, italiennes et turques, sont reçues partout à Malte, si ce n'est dans les administrations publiques.

**Tarifs des bateaux et des porteurs.**—Pour un bateau employé pendant le jour : 1 sch.; pendant la nuit : 1 sch. 6 pence.—Un bateau ne peut pas prendre plus de deux passagers avec bagages (exception est faite pour les membres d'une même famille), et pas plus de quatre passagers sans bagage.

Pour le transport d'un poids de 50 rotoli (43 kilog.) de la douane jusqu'à un point quelconque en deçà de la strada Reale..... 6 pence.  
—au delà..... 7 —  
Pour port d'effets légers..... 4 —  
—au delà..... 5 —  
En cas de contestation, s'adresser au policeman.

**Hôtels.**—De Clarence (chez M<sup>me</sup> Goubeau, strada Reale, en face de l'église Saint-Jean : table d'hôte à 2 sch. 6 p., sans vin; chambre, 2 sch.—*Hôtel Morell's*, strada Forni.—*Dunsford's*, strada Reale.—*Baker's Princess Royal Hôtel*, strada Vescovo.—*Spark's Royal Clarendon Hotel*, strada San-Paolo.—*La Croix de Malte*, strada Sta-Lucia.—*Hôtel Impérial*. (Ces deux derniers hôtels fréquentés par les Français.)

**Restaurants.**—*Café du Commerce*, strada Sta-Lucia, au coin de la strada Reale; —*Trattoria degli Amici*, strada Sta-Lucia, au coin de la strada Forni.

**Cafés.**—De Paris, piazza San-Giorgio, au coin de la strada Vescovo (journaux français); —du Commerce, strada Reale, au coin de Ste-Lucia.

**Magasins de nouveautés, libraires, articles de voyage.**—Les principaux sont dans la strada Reale. Malte, qu'on ne l'oublie pas, est la dernière station civilisée que l'on trouvera dans le voyage d'Orient, et où l'on puisse se procurer les livres, cartes, objets d'équipement, vêtements, cantines de voyage, etc., etc. Les principales curiosités de Malte sont la joaillerie, les filigranes et les coraux; les mousselines brodées d'or ou de soie colorée, les mitaines et les gants de soie, les châles et écharpes, les objets sculptés en pierre tendre de Malte, etc., etc. On y trouve aussi la plupart des curiosités de l'Orient.

**Voitures.**—**Chevaux.**—L'étranger remarquera tout d'abord les singulières voitures — espèce de gros cabriolets massifs—qui circulent dans les rues en pente de la Valette. Mais on peut se procurer des voitures plus légères et des chevaux de selle pour faire des excursions dans l'île.—Une voiture à un cheval se paye 10 sch. pour la journée; un cheval de selle, 6 sch.

#### Bateaux à vapeur.

**Messageries impériales françaises :**

**Ligne du Levant.**—Pour Syra, Smyrne et la côte de Syrie (tous les 15 jours), le mercredi; correspondance à Smyrne avec la ligne de Constantinople.

**Ligne d'Egypte.**—Pour Alexandrie et pour les Echelles de Syrie, sans transbordement (tous les 15 jours), le mercredi; correspondance à Smyrne avec la ligne de l'Archipel et celle de Constantinople.

—Pour Marseille, directement, tous les vendredis.

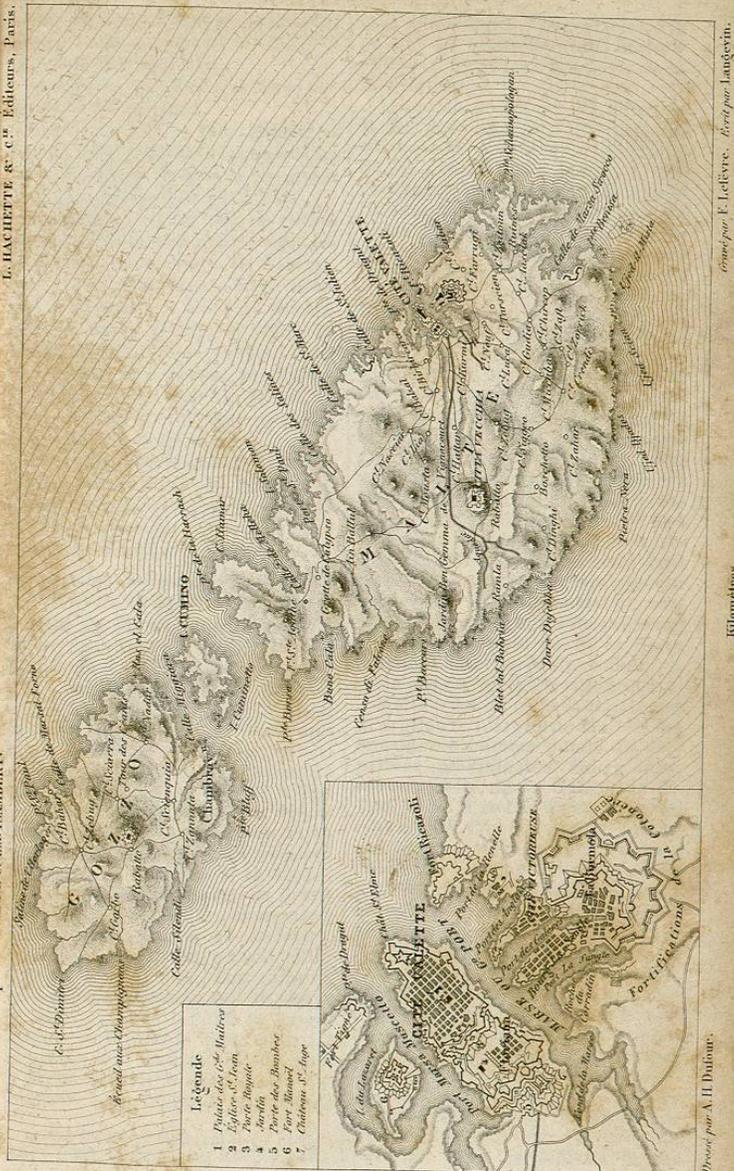
—Pour la côte d'Italie, tous les dimanches.

**Compagnie péninsulaire et orientale :**

—Pour l'Egypte, l'Inde et la Chine,—pour Marseille, pour Gibraltar et Southampton, tous les 15 jours. (Il y a rarement de la place pour les voyageurs qui ne se rendent pas dans les Indes, ou qui n'en reviennent pas.)

Itinéraire de l'Orient par M. JOANNE et E. ISAMBERT.

L. HACHETTE & C<sup>ie</sup> Éditeurs, Paris.



*Her Majesty's mail steam-packets* pour Zante, Patras, Céphalonie et Corfou, le 12 et le 31 de chaque mois.

Pour Tunis. — Le *Sovereign* fait ce trajet quatre fois par mois.

*Lloyd autrichien*. — Pour Messine et Corfou; correspondance à Corfou avec les lignes de Trieste, du golfe de Lépante et de Constantinople (tous les 15 jours).

**Quarantaine.** — Pour tous les navires arrivant d'Orient avec patente nette, les quarantaines sont abolies. Ce n'est que dans les cas d'épidémie au point de départ ou de maladie à bord, que le voyageur est encore astreint au séjour du lazaret de Malte. Il est, du reste, grand et commode; c'est l'ancien fort Manoel. Le voyageur peut, avec un gardien, se promener dans l'île, et nager ou pêcher dans le port de la Quarantaine.

**Télégraphie électrique.** — Malte est en communication, d'une part avec la Sardaigne, le continent Européen, et l'Algérie, d'autre part avec Corfou. Elle communiquera bientôt avec l'Égypte.

**II. Situation. Aspect général, climat, production, commerce, population.**

L'île de Malte, située par 35° 53' 50" de latitude N., et 12° 11' 6" de longitude E., est placée en quelque sorte sur les limites de l'Afrique et de l'Europe. C'est cette position avancée dans un canal étroit qui lui a donné de tout temps une si grande importance au point de vue stratégique, et qui en a fait la position dominante de la Méditerranée. — Par sa formation et sa constitution géologique, l'archipel de Malte se rattache à la Sicile, dont il a suivi longtemps la destinée politique. L'île principale, Malte, n'a pas plus de 4 l. de large, 8 de long et 20 de circuit. Elle compte 103,247 hab., non compris la garnison anglaise, qui en temps de paix est d'env. 2,500 h., population considérable pour une île si petite et si pauvre qu'elle peut à peine nourrir le tiers de ses habitants. Aussi est-elle obligée de

tout demander à l'importation; la misère est extrême, et les Maltais émigrent dans tous les ports de la Méditerranée.

Le premier aspect de l'île de Malte est singulier et peu attrayant. Au delà des fortifications de la capitale, on aperçoit une campagne poudreuse, découpée comme un vaste damier par un nombre infini de clôtures, et couverte de villages aux proportions monumentales: des montagnes sans arbres, un sol sans verdure, partout des pierres blanches, qui reflètent le soleil brûlant de l'Afrique, et dont le détritit forme un sable fin qui vous aveugle et vous étouffe, voilà Malte.

La température de l'île est celle de l'Afrique. En été, le thermomètre marque ordinairement 30° centig., et dépasse rarement 35°; en hiver, il ne descend presque jamais au-dessous de 10°. Les variations de température sont fréquentes et brusques. Le vent d'Afrique (scirocco) produit une chaleur accablante et insupportable, surtout pendant les mois de juillet et d'août. Les vents de N. et N.-O. amènent une agréable fraîcheur, mais jamais un froid rigoureux.

Malte n'est qu'un rocher calcaire et argileux. L'argile de Malte a été considérée comme douée de propriétés médicinales énergiques, surtout celle de la Grotte de St-Paul, dont il se fait un assez grand commerce. C'est une terre bolaire, qui se divise très-facilement et est employée comme fébrifuge. — La pierre calcaire de Malte n'a pas de consistance; l'eau de la mer la corrode; elle se laisse tailler avec la plus grande facilité: aussi, dans l'île, tout est bâti en pierre de taille. Selon Houel, les roches de l'île auraient la singulière propriété de condenser les vapeurs atmosphériques, et de les laisser filtrer par leurs parties inférieures pour constituer des sources. La culture du sol est extrêmement remarquable. La terre végétale manque presque partout; mais le Maltais la re-

<sup>1</sup>. Voir Malte et le Gozo, par M. F. Lacroix, dans *l'Univers pittoresque*, Afrique, t. IV.

cueille avec un soin minutieux, et il va la chercher jusqu'en Sicile; il la dispose alors dans des cadres creusés dans le rocher, et entourés d'une petite muraille qui la retient: le rocher est d'ailleurs aménagé pour l'écoulement des eaux. C'est grâce à ce prodige de patience et de travail que le Maltais parvient à récolter le blé, l'orge, l'avoine, le cumin, le trèfle, la luzerne, le coton, des légumes et des fruits savoureux: les oranges de Malte jouissent d'une réputation méritée, surtout les mandarines; on les recueille même en hiver; mais elles supportent difficilement le transport quand elles sont mûres: aussi celles qu'on mange en Europe donnent-elles une idée imparfaite de ce que cet admirable fruit devient sous le ciel de l'île.

Malte produit une race d'ânes très-estimée, et les petits chiens connus sous le nom de *bichons*. Les oiseaux sont ceux de l'Europe et de l'Afrique, et surtout les pigeons sauvages, qui viennent déposer à Malte leurs ailes fatiguées, et construire leurs nids dans les grottes de l'île, où les habitants leur font une guerre acharnée. Les poissons abondent dans la mer de Malte: les huitres y sont mauvaises; mais on y trouve en revanche plusieurs coquillages très-déliés. Malte nourrit encore les abeilles, d'où elle a tiré son nom dans l'antiquité.

Le commerce est malheureusement très-restreint; car l'île n'a rien à exporter que ses cotons, qui, d'une qualité inférieure, ne sont pas admis en Angleterre, et s'écoulent en Italie. Les oranges, les citrons, les abricots confits, le lichen, le cumin, l'anis et la pierre de construction sont les principaux articles du commerce de Malte. L'importation dépasse donc de beaucoup l'exportation.

Rien de plus varié que la population de Malte. Elle se compose en effet de Maltais proprement dits, qui offrent un contraste frap-

pant avec la colonie anglaise, et d'étrangers de toutes les nations, dont les costumes ne diffèrent pas moins que les mœurs et les manières. Des Turcs, des Arabes, des Tunisiens, des Grecs, avec leurs costumes éclatants et pittoresques, s'y mêlent aux Européens aux habits sombres et étriés. Les soldats, marins et officiers anglais, aux brillants uniformes, les policemen à la physionomie sévère, attirent surtout les regards au milieu de cette foule bigarrée. La Maltaise, qui a eu le bon goût de ne pas échanger le costume national contre les modes de Paris, passe enveloppée dans la *faldetta*, espèce de grand domino noir, qui recouvre la tête, les épaules, la taille, et sert en même temps de voile et de masque. Les Maltaises sont jolies et savent jouer avec ce costume mystérieux, qui peut à volonté découvrir, cacher, ou laisser entrevoir des yeux brillants, des cheveux noirs, une figure gracieuse, et des épaules entourées d'une blanche collerette. On a beaucoup parlé des mœurs faciles des Maltaises. Il faut faire la part de l'exagération ordinaire des voyageurs en pareille matière. Les mœurs sont à Malte ce qu'elles peuvent être dans une ville de garnison, sans cesse traversée par les étrangers, et où la population est sans ressource. Il faut tenir compte aussi de l'influence du climat, et aussi, dit-on, des traditions de galanterie laissées par les chevaliers.

Les Maltais sont, nous l'avons dit, de laborieux cultivateurs; mais ils sont encore plus marchands et navigateurs. Ils émigrent dans tous les ports du Levant, où ils exercent les professions de portefaix, bateliers, interprètes, etc.; mais, dès qu'ils ont amassé un petit pécule, ils reviennent dans leur île. Les Maltais sont d'admirables nageurs. Dès son arrivée, le voyageur pourra se procurer le spectacle d'une troupe de plongeurs qui se précipiteront à l'eau pour se disputer la plus légère pièce de

monnaie qu'il leur jettera. — La langue maltaise est une espèce de patois dont l'arabe forme la base, mais qui a emprunté un certain nombre de mots aux langues des différents dominateurs de l'île: mots grecs, italiens, allemands, etc. Les Maltais s'entendent facilement avec les Barbaresques et la plupart des riverains de la Méditerranée. L'écriture de cette langue a été entièrement perdue à une époque d'ignorance, et elle est très-difficile à figurer, au moins par les écritures européennes. L'abbé Agius et Boisgelin ont publié chacun une grammaire maltaise. Il n'existe aucune littérature nationale, si ce n'est quelques chansons et des proverbes.

Du reste, dans l'île de Malte, presque toute la population parle l'italien, et, à la Valette, l'anglais et la plupart des langues européennes.

### III. Histoire.

L'île de Malte, décrite dans l'Odyssée sous le nom d'*Hypérie*, comme la demeure de Calypso, eut, suivant Homère, pour premiers habitants les Phéaciens, race de géants. Elle prit plus tard le nom d'*Ogygie* et fut habitée par les Pélasges, qui y ont laissé plusieurs monuments de leur passage. Les Phéniciens s'en rendirent maîtres en 1500 avant J.-C., et les Grecs en 736. C'est alors que Ogygie prit le nom de Méli (μελί, abeille, en dialecte dorien), d'où le nom moderne est dérivé. En 528, les Carthaginois s'emparèrent d'une partie de la colonie et la possédèrent bientôt tout entière. Prise, puis perdue par les Romains, elle ne leur appartient définitivement qu'à partir de la deuxième guerre punique. S'ils en expulsèrent les Carthaginois, ils favorisèrent la colonie grecque, et se l'attachèrent par la prospérité qu'ils firent régner dans l'île. Une tradition a placé à Malte le théâtre du naufrage de saint Paul, rapporté au chapitre 27 des *Actes*

des Apôtres. M. F. Lacroix (ouvrage cité) a accumulé preuves sur preuves pour établir, d'après le texte même des Écritures, que saint Paul n'avait jamais débarqué à Malte, mais bien à une autre Méli, située dans la mer Adriatique. Sa démonstration nous paraît convaincante; mais Malte n'en honore pas moins la mémoire de l'apôtre, et montre la baie où il fit naufrage, la grotte qu'il habita, etc.

A la chute de l'empire romain, Malte fut prise en 434 après J.-C. par les Vandales, et dix ans plus tard par les Goths. Les Grecs du Bas-Empire, sous la conduite de Bélisaire, la reprirent en 583; mais elle ne retrouva pas son ancienne prospérité sous le gouvernement corrompu et oppresseur des empereurs de Byzance. En 870, les Sarrazins, appelés par le rebelle Euphémus et secondés par les indigènes, s'emparèrent de Gozzo, puis de Malte, et massacrèrent tous les Grecs. Ils la reprirent presque aussitôt; mais ils ne tardèrent pas à la reconquérir. Leur administration fut sage, humaine et tolérante pour les chrétiens; toutefois, l'île devint un repaire de pirates. Les Normands la reprirent en 1090, sous le commandement du comte Roger, conquérant de la Sicile, et traitèrent d'abord les Arabes avec douceur; mais ceux-ci, s'étant révoltés en 1120, furent définitivement expulsés.

En 1186, Malte, comme la Sicile, échut en héritage à Henri VI, empereur d'Allemagne. Sous cette domination elle fut réduite à la plus extrême misère. Elle passa, en 1258, aux Français de Charles d'Anjou. Le célèbre complot des Vêpres siciliennes (1282) y fut ensuite tramé; mais elle resta encore deux ans aux mains des Français. Une bataille navale sanglante la livra aux Espagnols; toutefois, la citadelle résista encore quelque temps et ne céda qu'aux supplications des Maltais. La domination espagnole acheva la ruine de l'île,

qui, alternativement donnée, rendue, mise en gage à des courtisans et à d'augustes bâtards, se racheta en 1428 au roi d'Espagne pour se rattacher à la Sicile. Charles-Quint la réunit à ses domaines, et, comprenant son importance stratégique, il la donna aux chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, qui venaient d'être expulsés de Rhodes par Soliman le Magnifique (1522). Cet ordre militaire, en s'établissant sur ce rocher aride et désolé, allait donner au nom de Malte une gloire immortelle. Le grand-maître Villiers de l'Île-Adam commença à couvrir l'île de fortifications et de travaux splendides. Le nouveau siège de l'ordre fut établi sur la presqu'île du Borgo (depuis Città-Vittoriosa), dont la pointe sur le grand port fut protégée par le château St-Ange. L'ordre prit part à un si grand nombre d'expéditions contre les Turcs et les Barbaresques que nous ne pourrions les raconter toutes. Rappelons seulement qu'il se distingua dans les expéditions de Charles-Quint contre Tunis en 1535, et contre Alger en 1536. En 1551, le corsaire algérien Dragut vint débarquer à Malte : il n'osa assiéger le fort St-Ange, menaçait Città-Vecchia, et se retira après avoir saccagé Gozzo. On éleva alors le château St-Elme sur la pointe du mont Scceberras, et le château St-Michel sur le Borgo. Le grand-maître la Sangle acheva de fortifier la presqu'île qui porte son nom. En 1565, Soliman fit attaquer Malte par une flotte considérable, avec plus de 30,000 h. de débarquement, sous les ordres de Mustapha-Pacha. Les barbaresques Dragut et Hasen, pacha d'Alger l'appuyèrent chacun d'une armée. Le grand-maître La Valette n'avait pas plus de 700 chevaliers et de 8,000 hommes en tout. Le siège dura près de quatre mois, et des prodiges de valeur furent accomplis de part

1. Voir Rhodes et Jérusalem, pour les commencements de l'histoire de l'ordre.

et d'autre. Les Turcs s'emparèrent du fort St-Elme; mais tous leurs efforts échouèrent contre le château St-Ange, l'île la Sangle, et le Borgo, qui prit dès lors le nom de *Città-Vittoriosa*. Ce fut à la suite de ce siège que le grand-maître La Valette éleva sur le mont Scceberras la ville qui porte son nom.—Plus tard, nous voyons les chevaliers de Malte assister à la bataille de Lépante, aux différents sièges de Candie, etc. A l'intérieur, A. de Vignacourt construisit, vers 1615, l'aqueduc qui porte son nom et les fortifications de la Calle St-Paul, de Marsa Scirocco, etc. Sous Lascaris (1636), l'ingénieur Florian bâtit les belles fortifications destinées à protéger la cité Valette du côté de la terre, et donna son nom au faubourg de la Floriana. Nicolas Cotoner (1663) fit élever la vaste enceinte destinée à protéger la Città-Vittoriosa, la Sangle, et la Burmola, ainsi que le fort Ricazoli et le Lazaret. Manoel de Vilhena acheva la Floriana, et construisit les fortifications du port de Marsa-Muscetto et du Lazaret.

Mais en regard de cette gloire militaire, l'histoire enregistre avec peine la décadence de l'ordre, sa dureté envers ses sujets maltais, l'esclavage cruel auquel il réduisait les prisonniers musulmans, et enfin la vie dissolue de ses chevaliers. Aussi l'ordre, affaibli par ses dissensions intestines, ses disputes avec le saint-siège, et surtout l'accroissement de la puissance maritime des différents Etats de l'Europe, capables de se protéger désormais eux-mêmes contre les Turcs dégénérés, était-il devenu une institution inutile, sans but, et purement honorifique, qui, privée peu à peu de ses biens en Europe, se vit réduite, en 1798, à se vendre presque entièrement à l'empereur Paul 1<sup>er</sup> de Russie.

En 1798, le général Bonaparte, se rendant en Égypte, parut devant Malte. Le grand-maître Hom-

pesch, en lui refusant l'entrée du port, lui fournit un prétexte pour attaquer ce fantôme de gouvernement. Le 10 mai, l'armée débarqua sur tous les points de l'île, et fut appuyée d'ailleurs par le mécontentement des Maltais; le grand-maître signa une convention, qui remettait Malte aux Français. C'est ainsi que Bonaparte s'empara, sans coup férir, de cette importante forteresse, et que finit l'ordre de Malte. Le grand-maître se retira à Trieste, les chevaliers se dispersèrent. Les Français établirent un gouvernement provisoire, avec une municipalité. Le général Vaubois fut laissé dans l'île avec 3,000 hommes; mais à peine la flotte française s'était-elle éloignée, que Malte fut bloquée par les Napolitains, les Portugais et les Anglais. La population maltaise, dont les Français avaient malheureusement blessé les idées religieuses en pillant les églises, se souleva bientôt, et les Français se trouvèrent renfermés dans la capitale. Nelson, victorieux à Aboukir, vint en septembre 1799 établir autour de l'île le blocus le plus rigoureux. Continué par l'amiral Keith, ce blocus dura deux ans et un jour, et la garnison française, épuisée par la pénurie la plus complète, essaya vainement de faire sortir le vaisseau le *Guillaume Tell* et les frégates la *Diane* et la *Justice* pour aller solliciter des secours en France. Ces navires furent capturés par les Anglais. Enfin Vaubois capitula le 8 septembre 1800. La garnison sortit avec les honneurs de la guerre et fut reconduite en France. La paix d'Amiens (1802) stipulait le rétablissement de l'ordre de Malte, avec une constitution plus libérale, l'admission des Maltais dans l'ordre, et garantissait l'indépendance et la neutralité du petit archipel. Le refus d'exécuter cet article du traité, ralluma, personne ne l'ignore, la guerre européenne. Pendant les guerres de l'Empire, Malte ne fut pas in-

quiétée. Les traités de 1815 confirmèrent les Anglais dans la possession de cette île, qui leur assure, avec Gibraltar et Corfou, la domination de la Méditerranée. Les Anglais ont toujours à Malte une escadre et une garnison. Du reste, l'administration de l'île est abandonnée aux nationaux, et les contributions qu'ils payent sont exclusivement consacrées aux dépenses intérieures.

#### IV. La Valette.

La Valette, la capitale moderne de Malte, est située sur la longue presqu'île qui sépare le Grand Port, ou Grande Marse (port du S.-E.), du port de la Quarantaine, ou Marsa-Muscetto (au N.-O.). C'est une ville régulièrement bâtie, divisée en 21 rues, dont 10 en longueur et 12 en largeur, qui courent les premières à angle droit. Grâce aux différences de niveau, cette disposition n'a rien de monotone. Les rues longitudinales offrent des pentes bien ménagées, qui permettent aux voitures de monter du port aux parties supérieures, en décrivant de nombreux zigzags. Les plus importantes sont, du N.-O. au S.-E., la strada Ponente, strada Zecca, strada Forni, strada Reale, strada Mercante et strada Levante. La strada Reale, rue principale, occupe le sommet de la presqu'île dans toute sa longueur, depuis le fort St-Elme jusqu'à la Porta-Reale, qui conduit à la Floriana. En la parcourant, on rencontre la place San-Giorgio et le palais des grands-maîtres, l'église St-Jean et les principaux édifices. Les rues transversales, d'une très-grande déclivité, sont souvent converties en véritables escaliers : nous mentionnerons surtout les rues Mezzodi, San-Giovanni, Sta-Lucia, del Teatro et Vescovo. En dedans de la Porta-Lascaris, où l'on débarque du grand port, on trouve un marché aux fruits et aux légumes, avec une fontaine de marbre surmontée d'un Neptune en bronze. La longue