

pour le voyageur, et dont on ne peut se faire idée dans nos pays à routes carrossables. L'hiver offre aussi de grandes difficultés, soit par la rigueur du froid, soit parce qu'à la suite des pluies, du dégel et de la fonte des neiges, les transports sont devenus impraticables, et que les ponts rudimentaires que l'on trouve sur chaque rivière ou torrent sont emportés. Ces ponts consistent simplement en une série de troncs d'arbres, rapprochés les uns des autres, et jetés sans aucune espèce de lien de réunion sur deux autres troncs, qui leur sont perpendiculaires et qui tiennent lieu d'arches. Aussi, du moins dans les Principautés danubiennes, deux serviteurs se tiennent debout auprès de chaque pont, et, moyennant une très-légère rétribution, soutiennent la voiture à droite et à gauche, précaution, au reste, assez utile.

Parmi les règles hygiéniques indiquées dans notre Introduction générale, on devra surtout observer dans la Turquie d'Europe celles qui sont relatives aux refroidissements, à l'humidité et aux marécages.

D'après ce que nous venons de dire, il est facile de tirer cette conséquence, qu'il faut être doué d'une grande dose d'énergie et de courage pour voyager dans l'intérieur de la Turquie d'Europe. On doit être disposé à braver la faim, la soif, la fatigue, et même le danger des voleurs et des assassins, surtout sur les frontières de la Grèce. Du reste, l'intérêt archéologique est presque nul. Pas de monuments à visiter, pas de grandes ruines. Le voyageur doit même mettre une grande circonspection dans ce genre d'exploration : prendre des notes ou des croquis, c'est éveiller quelquefois des soupçons étranges dans l'esprit de ces populations ignorantes. Sauf dans les pays de montagnes, les beautés pittoresques manquent généralement dans les provinces turques. L'agriculture y est à peu près nulle, et se borne à quelques champs de blé, de maïs et de riz venus presque sans travail. Aussi, est-ce avec l'impression la plus triste que l'on revient de ces plaines si fertiles, et cependant si désertes et si incultes. Les voyageurs qui ont pour but des recherches scientifiques peuvent seuls y trouver un attrait. Quant au touriste, il y renonce bientôt. L'aspect de ces amas de maisons qui ne sont ni villes ni villages, la solitude et l'abandon qui règnent partout, la misère des habitants, et les cohortes de chiens errants, de corbeaux dévorants, se disputant les charognes abandonnées sur les chemins, ne laissent qu'une impression de fatigue et de dégoût sans aucune espèce de dédommagement. Constantinople, avec ses monuments, ses grands souvenirs et sa population pittoresque, le Bosphore, avec ses rives enchantées, présentent au contraire des beautés d'un ordre exceptionnel, et comptent parmi les localités les plus remarquables qu'il soit donné à l'homme d'admirer.

## CONSTANTINOPLÉ ET SES ENVIRONS.

## ROUTE 58.

## DE MARSEILLE A CONSTANTINOPLÉ

PAR LA VOIE DIRECTE DU DÉTROIT DE MESSINE ET DU PIRÉE.

(7 à 8 jours de navigation).

De Marseille au Pirée (5 jours 1/2). V. R. 3, p. 59 et 70. — Du Pirée au cap Colannes (2 h. 30 m.). V. R. 54, p. 259 (Lisez à rebours). — Au delà du cap Colannes, le navire, se dirigeant au N.-E., remonte le canal de Zéa, compris entre l'île de ce nom (V. p. 261), et l'île d'Hélène (V. p. 126), puis le canal d'Oro, resserré entre les hautes montagnes de l'Eubée (V. p. 164) et de l'île d'Andros (V. p. 260). Après environ huit heures de navigation au large, on laisse à l'E. la petite île de Psara, ou Ipsara, qui, comme Hydra et Spetzia, brilla au premier rang pendant la guerre de l'Indépendance, et fut la patrie de l'intrépide Canaris. Mais, plus malheureuse que ces îles, elle fut impitoyablement ravagée, en 1824, par Topal-Pacha; ceux de ses habitants qui échappèrent au massacre grossirent la population de Syra et de Mykonos. Psara ne s'est jamais relevée de ce désastre; elle appartient à la Turquie. Plus à l'E., on aperçoit l'île de Chio, et, après avoir dépassé Psara, on distingue même à l'E. de Chio le cap Kara-Bournou, qui appartient au continent de l'Asie mineure (V. IV<sup>e</sup> partie). Deux heures plus tard, on range à l'E. la côte de Métélin, l'antique Lesbos (V. IV<sup>e</sup> partie), et l'on se rapproche de la côte d'Asie (1 h.), non loin du cap Baba (en turc, Baba-Bournou). Directement au N. se montre l'île de Ténédos, et au N.-O.

Lemnos, reconnaissable à son double sommet volcanique, et dans laquelle la mythologie plaçait les forges de Vulcain. La côte d'Asie, qu'on longe pendant deux heures avant d'entrer dans le canal de Ténédos, est dominée par une chaîne de collines bien boisées, au dessus de laquelle se montrent les sombres crêtes de la chaîne de l'Ida jusqu'au sommet neigeux du mont Gargarus. Le rivage ne présente, à cette distance, aucun détail intéressant; à peine peut-on reconnaître le petit port ensablé de l'antique Alexandria-Troas (V. IV<sup>e</sup> partie), au S. de la petite pointe *Tousfalik-Bournou*. Au delà de Troas le rivage s'abaisse un peu, et le regard peut parcourir une terre assez plate. Cette terre, c'est la Troade,

Campos ubi Troja fuit...

« Le sol même de la poésie épique, dit Théophile Gautier; le théâtre des immortelles épopées; le lieu sacré deux fois par le génie grec et par le génie latin, par Homère et par Virgile. C'est une impression étrange de se trouver ainsi en plein poème et en pleine mythologie. Comme Enée, racontant son histoire à Didon du haut de son lit élevé, je puis dire du haut du tillac :

Est in conspectu Tenedos....

car voilà l'île d'où se sont élancés les serpents qui ont noué dans leurs replis l'infortuné Laocoon et ses fils, et fourni le sujet d'un des chefs-d'œuvre de la statuaire; Ténédos, sur laquelle régnait Phœbus Apollon, le dieu à l'arc d'argent invoqué par Chrysès. » Mais l'œil curieux du voyageur cherche en vain quelque objet remarquable sur cette plaine aride que nous

décrivons plus tard (V. IV<sup>e</sup> partie). La baie qui s'arrondit entre la pointe Tousfalik-Bournou et celle de Koum-Bournou présente un intérêt plus récent : c'est là cette baie de Bésika, où se réunirent et stationnèrent, en 1853, les flottes de l'Angleterre et de la France, avant de franchir les Dardanelles.

Le petit port de Ténédos présente un aspect assez pittoresque. La ville est adossée à un coteau que domine une forteresse triangulaire. Elle est entourée d'une forte muraille flanquée de tours. Sa population s'élève à environ 3000 hab., moitié grecs, moitié turcs; aussi a-t-elle une mosquée et une église : c'est le seul endroit de l'île qui soit habité. Au S. on voit une rangée de moulins à vent et un petit fort. Le port de Ténédos paraît mériter encore le jugement sévère de Virgile : *Statio malefida carinis*. Les paquebots du Lloyd y font escale, mais la plupart des navires retenus par les vents à l'entrée des Dardanelles préfèrent mouiller dans la baie de Bésika. L'île de Ténédos produit un vin muscat assez estimé. Elle est séparée du continent par un canal de 7 kilom. de largeur. Sa forme est à peu près triangulaire, avec une pointe allongée vers le S.-O.; ses rivages sont garnis de rochers qui la rendent presque inabordable. Il serait difficile de trouver l'endroit où la flotte des Grecs se cacha après ce départ simulé qui trompa les Troyens.

Ce n'est pas seulement dans la guerre de Troie qu'il est fait mention de Ténédos :

Insula dives opum, Priami dum regna  
[manebant.

Sa position à l'entrée des Dardanelles lui a toujours donné une certaine importance. Colonisée probablement par des Phéniciens ou des Crétois, ravagée par les Grecs pendant la guerre de Troie, elle fut repeuplée, en 1210, par une colonie éolienne; soumise aux Perses pendant les guerres médi-

ques, elle fit ensuite partie de l'empire maritime des Athéniens, et resta leur alliée jusqu'au règne d'Alexandre. Après la domination des Macédoniens, elle subit celle des Romains, fut dilapidée par Verrès, et réunie à l'empire sous Vespasien. L'empereur Justinien y fit construire un entrepôt. Sous le bas-empire, sa possession fut vivement disputée entre les Paléologues et les Cantacuzènes, les Génois et les Vénitiens. Mahomet II l'enleva à ces derniers, qui parvinrent à la reprendre en 1656, pour la reperdre définitivement en 1657. Ses habitants n'ont joué aucun rôle dans la guerre de l'Indépendance, mais la flotte turque y fut incendiée en 1820 par les brûlots de Canaris.

Au delà de Ténédos, on range à l'O. un petit groupe d'îles basses appelées, par les anciens, *Calydnes* ou *Lagusses*, et, par les Turcs, *Taochan-Adasi*, ou îles des Lapins. Plus loin, vers le N.-O., se montre l'île d'*Imbros*, au-dessus de laquelle se dressent les sommets de l'île de Samothrace (V. R. 59); à l'E., la côte de la Troade présente une falaise aride et escarpée. Un petit promontoire, surmonté d'un tumulus que les marins nomment *cap de Troie*, et qui s'avance en face des îles des Lapins, répond, selon Choiseul-Gouffier (*Voyage pitt. de la Grèce*, II, p. 332), à l'antique *Agamia*. Cette ville, dont le nom veut dire la *non mariée*, la vierge, aurait été bâtie en mémoire d'Hésione, fille de Laomédon, et des jeunes filles de Troie, exposées sur le rivage à la fureur d'un monstre marin suscité par la vengeance de Neptune. Hercule parut à temps pour tuer le monstre et délivrer Hésione. Selon le même auteur, ce monstre n'était autre qu'un pirate nommé Céton, auquel les Troyens abandonnaient leurs filles. Une coupure, que l'on observe un peu plus loin, répondrait au *Propugnaculum Herculis*, retranchement élevé par Hercule et les Troyens pour combattre le pirate. Au delà de cette

coupure, on observe un tumulus, et l'on range de près la falaise escarpée, couronnée de moulins jusqu'au cap et au village de *Iéni-Schéhr* (nouvelle ville), anciennement *Sigée*, qui marque l'entrée de l'Hellespont ou du détroit des Dardanelles. C'est à Sigée qu'abordaient Hercule avec les Argonautes, les Grecs sous la conduite d'Agamemnon, et plus tard Alexandre le Grand. Quand on a doublé le promontoire de Sigée, on aperçoit sur le rivage trois tumulus, dans lesquels on croit reconnaître les tombeaux d'Achille, de Patrocle et de Festus (V. IV<sup>e</sup> partie), et, un peu plus loin, le château de *Koum-Kalessi* (château du Sable), bâti sur une plage basse à l'embouchure du Simois, au-devant d'une petite ville de 2000 hab. La plage, comprise entre le promontoire de Sigée à l'O. et le promontoire de Rhæteum (cap Top-Tachij) à l'E., présentait, dans les temps anciens, une baie, comblée depuis longtemps par les alluvions du Simois. C'est au fond de cette baie que les Grecs avaient tiré leur flotte sur le rivage, et tracé le camp qui menaçait la ville de Priam. En face, sur la rive d'Europe, à l'extrémité de la Chersonèse de Thrace, s'élève un autre château appelé *Sétil* ou *Sedd-ul-bahar-Kalessi* (château digne de la mer), élevé par le baron de Tott. Des batteries rasantes ont été construites plus récemment et croisent leur feu avec celles de Koum-Kalessi. La plus courte distance entre les deux forts est d'environ 4 kil. (4288 mètr., selon Choiseul-Gouffier). Près du château d'Europe s'élève le phare qui annonce la Chersonèse de Thrace. Un hameau et un petit cimetière complètent le paysage. Un tumulus, que l'on trouve sur ce cap avancé, semble répondre, conformément au texte de Strabon, au tombeau de *Protesilas*, le premier des héros grecs qui mit le pied sur la terre de Priam, et le premier qui périt de la main d'un Troyen. Alexandre

le Grand fit un sacrifice sur sa tombe. Un peu plus au N., derrière une fortification grossière, à larges embrasures, nommée *Eski-Hissarlık*, qui couronne la crête de la falaise, quelques débris informement marquent l'emplacement de l'antique *Éléonte*, colonie d'Athènes, où Miltiade s'embarqua lors de son expédition contre Lemnos, et dont le nom est souvent cité dans la guerre du Péloponèse et dans les harangues de Démosthène contre Philippe. C'est à Éléonte qu'Alexandre s'embarqua pour la Troade.

La rive d'Europe, que l'on rase de plus près, ne présente que des falaises arides et sans intérêt. La côte d'Asie, qui s'arrondit en un golfe assez profond depuis le promontoire Rhæteum jusqu'au cap des Barbiers (Kepos-Bournou) offre un aspect beaucoup plus riant et beaucoup plus pittoresque. Des plaines fertiles et des collines boisées bordent le rivage, sur lequel on distingue les villages de *It-Guelmez-Keui* (Rhæteum) et *d'Erin-Keui* (Ophrynum). A la hauteur du cap des Barbiers, l'Hellespont se rétrécit beaucoup et ressemble plutôt à l'embouchure d'un grand fleuve qu'à une mer véritable. On aperçoit en même temps (3 h. 30) les fameux châteaux des *Dardanelles*, qui ont donné leur nom au détroit. Le château d'Asie, appelé *Kélid-ul-Bahar* (la clef de la mer), composé d'une vieille tour et de fortifications plus modernes, avec un village à l'entour, est bâti sur la pointe que les anciens nommaient *Cynosséma* (le tombeau de la chienne), en souvenir d'Hécube, qui, suivant la fable, avait été changée en chienne, par allusion aux imprécations que cette malheureuse reine avait lancées aux Grecs qui l'emmenaient prisonnière. Une bataille navale entre les Athéniens et les Spartiates fut livrée devant ce cap à la fin de la guerre du Péloponèse. En face du *Cynosséma*, on voit sur la rive d'Asie l'embouchure de la rivière

des Dardanelles, qui descend de Pida, et répond, selon Strabon, à l'ancien Rhodius d'Homère. Le château d'Asie, que les Turcs nomment **Sultanié-Kalessi** ou **Boghaz-Hissar**, s'élève à l'embouchure de cette rivière. Il se compose d'un château massif et de batteries rasantes modernes; à côté s'étend le gros village de **Khanak-Kalessi**, que les Européens appellent Dardanelles. Ses minarets, ses maisons rouges, jaunes, vertes et brunes, les habitations des consuls, surmontées de leurs drapeaux, donnent un avant-goût du Bosphore. Khanak est principalement habitée par des juifs, qui font le commerce des vins et vendent leurs services aux navires de toutes les nations qui sont forcés d'y relâcher pour montrer leurs firmans. Les navires des Messageries impériales françaises et du Lloyd autrichien y font une courte escale. En cet endroit le détroit n'a que 1950 mètr. de largeur. Le courant des eaux, coulant sans cesse de la mer Noire vers la Méditerranée, est d'une grande rapidité et impossible à vaincre sans un vent favorable du Sud ou la puissance de la vapeur. « Du cap des Barbiers jusqu'à Sestos et Abydos, dit M. Thiers (*Hist. du Consulat et de l'Empire*, t. VII, p. 444), le canal se redresse au N. jusqu'à la pointe de Nagara et devient si étroit dans cette partie qu'il est extrêmement dangereux d'en braver les feux croisés. Puis il se détourne de nouveau à l'E., et présente un coude duquel partent des feux redoutables. Ces feux prennent les vaisseaux dans leur longueur, de façon qu'une escadre assez audacieuse pour forcer le passage, canonnée de droite et de gauche par les batteries d'Europe et d'Asie, l'est encore en tête par les batteries de Sestos pendant un trajet de plus d'une lieue. » C'est ce passage qui fut, le 19 février 1807, forcé par la flotte anglaise, commandée par l'amiral Duckworth et forte de sept vaisseaux, deux frégates et plusieurs

corvettes bombardées. « L'escadre anglaise n'eut pas de grands périls à braver. Pas un seul de ses mâts ne fut abattu. Elle en fut quitte pour quelques voiles déchirées et pour une soixantaine d'hommes morts ou blessés. » Il n'en fut pas de même au retour : on sait qu'après avoir détruit une division turque, l'escadre anglaise parut devant Constantinople et perdit en sommations et en négociations onze jours, pendant lesquels l'ambassadeur français Sébastiani sut relever le courage du sultan et hérissier de canons la pointe du séraïl et les passes des Dardanelles. La flotte anglaise, se sentant menacée dans sa retraite, se hâta de lever l'ancre et de repasser le canal. « Le petit nombre d'officiers français qu'on avait pu envoyer au détroit y avaient réveillé le zèle des Turcs. Les batteries étaient réparées et mieux servies. Malheureusement l'artillerie lourde, montée sur de mauvais affûts, se trouvait aux mains de pointeurs peu adroits. On lança néanmoins sur l'escadre un certain nombre de gros boulets de marbre, ayant plus de deux pieds de diamètre et qui, bien dirigés, auraient pu être fort dangereux. Les Anglais n'employèrent qu'une heure et demie à franchir la partie étroite du canal depuis le cap Nagara jusqu'au cap des Barbiers, grâce à des vents du N. très favorables à leur marche. Ils se comportèrent avec la vaillance ordinaire à leur marine, mais ils essayèrent cette fois de graves avaries. Plusieurs de leurs vaisseaux furent percés par ces gros projectiles. La plupart des bâtiments de l'escadre, en sortant du détroit, étaient dans un état qui demandait de prompts réparations. Ce second passage coûta aux Anglais plus de deux cents hommes en morts ou blessés. (Thiers.) » Les nouvelles batteries rasantes dont le détroit a été garni rendraient aujourd'hui le passage encore plus difficile.

Au delà du château d'Europe, la

côte de la Chersonèse se creuse pour former le golfe de *Maitto* (l'antique Madytos), village peuplé de Grecs et présentant à peine quelques vestiges de l'ancienne acropole, et un peu plus loin la rade de Kilia (l'antique *Kōliza* ou *Kōliza*), aujourd'hui déserte.

La pointe de Nagara, sur la côte d'Asie, marque exactement l'emplacement d'**Abydos**, au point le plus étroit du canal. La largeur du détroit était de sept stades (1255 mètr.), selon Hérodote, Plin et Strabon; mais elle est d'aujourd'hui d'environ 1960 mètr., selon la carte de Kauffer. Le détroit semble donc avoir été élargi par les courants. C'est en cet endroit que Xerxès fit construire un pont pour le passage de son armée. Abydos, bâtie par une colonie de Lesbiens, brûlée plus tard par Darius, était rétablie au temps de Xerxès. Elle est mentionnée plusieurs fois dans la guerre du Péloponèse. Fortifiée par Antiochus en 190 av. J.-C., elle fut assiégée, en 189, par l'amiral romain Livius. Il ne reste plus rien de l'ancienne ville. Le port, dont Choiseul-Gouffier a vu quelques débris, était contenu dans la courbe formée par la longue pointe sablonneuse de Nagara, sur laquelle on a élevé un fort. C'est encore aujourd'hui un bon mouillage. Ce n'est qu'après avoir doublé cette pointe qu'on aperçoit sur la côte d'Europe l'emplacement de **Sestos**, marqué par la petite baie de *Ak-Bachi-Liman*. Sestos n'était donc pas en face d'Abydos, mais plus au N. Le pont de Xerxès paraît avoir été jeté entre ces deux villes, au S.-O. de Sestos et au N.-E. d'Abydos. Le château de Zéménik, bâti sur la colline qui domine Sestos, est le premier endroit de l'Europe où le drapeau des Ottomans ait été planté par Soliman I<sup>er</sup>. C'est le même endroit qu'a immortalisé la touchante tradition des amours de Héro et de Léandre. On sait que lord Byron tint à honneur de renouveler la prouesse de Léandre. Il mit 1 h. 10 min. à

faire cette traversée, et avoue, dans des vers charmants, qu'il n'en recueillit qu'une extrême fatigue et la fièvre.

Au delà de Sestos et d'Abydos, le canal s'élargit de nouveau; des deux côtés s'ouvrent des plaines fertiles, mais peu pittoresques, arrosées par plusieurs petites rivières. Après les châteaux de *Kaziler-Iskelessi* et *Ouelyer-Iskelessi*, la côte d'Europe nous présente l'embouchure du *Kara-ova-sou*, l'antique **Égos-Potamos**, immortalisé par la victoire que Lysandre remporta sur les Athéniens, et qui mit fin à la guerre du Péloponèse. Un peu plus loin, sur la côte d'Asie, on remarquera la petite ville de *Lampsaki*, l'antique **Lampsaque**, que Xerxès avait donnée à Thémistocle pour lui fournir sa provision de vin. Lampsaque était célèbre par le culte de Priape et les mœurs licencieuses de ses habitants. Il n'y reste aucun vestige d'antiquité. Lampsaki compte à peine deux cents maisons, mais elle renferme une jolie mosquée. Son territoire est fertile et planté de vignes et d'oliviers. Un peu plus loin, on aperçoit le village de Tchardak, qui possède aussi une jolie mosquée. En face de Lampsaque et de Tchardak s'élève, sur la côte d'Europe, la ville de

**Gallipoli**, l'antique *Callipolis*, bâtie sur une péninsule peu élevée, avec deux petits ports au N. et au S. C'est la première ville d'Europe qui tomba entre les mains des Turcs (1357), environ cent ans avant la prise de Constantinople. Pour s'en consoler, l'empereur Jean Paléologue dit qu'il n'avait perdu qu'une jarre de vin et une étale à pourceaux, faisant allusion aux magasins et aux celliers que Justinien y avait fait bâtir. Mais les sultans comprirent mieux l'importance de cette position, et Bajazet I<sup>er</sup> fit réparer son port, ses murailles, et construire une grosse tour, qui est peut-être celle que l'on voit encore de la mer. La ville, dont la population s'élève à près

de 80 000 hab., présente un aspect assez misérable. Les minarets sont peu nombreux et peu élevés; toutes les maisons sont en bois, à l'exception de quelques constructions neuves situées sur le port. La présence de l'armée anglo-française (1854-1856) y a cependant apporté de grandes améliorations. Le phare, bâti sur une falaise qui s'éboule par larges blocs, présente un bel aspect en arrivant des Dardanelles. La rade est très peu protégée du côté du S.; le port, très-petit, manque de profondeur; mais il offre une assez grande animation: on y remarquera beaucoup de costumes de Turcs et d'Armataux. Les bazars sont grands et bien fournis. Gallipoli n'a rien de curieux que les débris de ses fortifications et quelques fragments de sculpture et d'architecture épars dans la ville; un peu plus au N., au fond d'une crique, se trouve un petit édifice hexagonal, dont l'origine n'est pas bien connue. Au S. de la ville s'élèvent aussi quelques *tumuli*, qui passent pour les tombeaux des anciens rois thraces.

Les paquebots des *Messageries françaises* et du *Lloyd autrichien* touchent à Gallipoli plusieurs fois par semaine: en allant vers Constantinople, le mercredi et le jeudi (*Messageries françaises*), le samedi et le mercredi (*Lloyd*); en allant à Smyrne, le samedi et le vendredi (*Messageries françaises*) et le jeudi et le dimanche (*Lloyd*).

Au delà de Gallipoli, le canal s'élargit et l'on entre dans la mer de **Marmara** (en turc *Mermer Denizi*), l'ancienne **Propontide**. La côte d'Europe est aride et nue; la côte d'Asie forme un golfe d'un aspect riant, au fond duquel se dressent les derniers sommets de l'Ida. Plus loin, on range à l'E. un groupe d'îles, dont la plus considérable, l'île de **Marmara**, se dresse, au N. des autres, comme une masse de rochers escarpés.

Cette île, nommée anciennement

**Proconnessè**, fut habitée par une colonie milésienne au VII<sup>e</sup> siècle avant J.-C.; les Athéniens l'occupèrent ensuite; elle fut prise et brûlée par les Phéniciens après la révolte des Ioniens; elle fit partie de l'empire des Athéniens après les guerres médiques, et elle a pris le nom de Marmara ou Marmora pendant le moyen âge. On a pensé que ce nom lui avait été donné à cause de ses carrières de marbre; d'autres ont supposé qu'il lui venait de Georges Marmora, qui avait été fait souverain de Proconnessè par Emmanuel Comnène, son parent (1224). Le chef-lieu, nommé Marmara, n'est présentement qu'un gros bourg avec un bon port; il possédait autrefois plusieurs couvents importants. L'île est assez fertile, mais peu habitée. Ses mazzes, qui ont fourni des matériaux à tous les monuments de Constantinople, sont encore aujourd'hui l'objet d'une exploitation assez considérable.

Les autres îles, Avésia (Afsia), Koulali, Aloni (Halone de Pline) et Gadaro, sont peu peuplées, quoique assez fertiles.

Derrière elles se dresse la presqu'île de Cyzique.

La traversée de la mer de Marmara se fait toujours de nuit. Au lever du jour, le navire se trouve en vue de Constantinople et des îles des Princes. A l'E., s'ouvre le golfe d'Ismid; au S. la côte de Bithynie étale aux regards du voyageur les sommités neigeuses du mont Olympe. Tandis que l'on cherche des yeux la ville orientale de Constantinople, on est d'abord assez désagréablement surpris de voir sur le rivage de grandes fabriques à l'aspect européen, avec de hautes cheminées de briques, ni plus ni moins qu'aux abords de Londres, de Paris ou de Lyon. Mais, au delà de ce faubourg manufacturier apparaissent bientôt les coupoles et les minarets élancés; on range le château de Sept-Tours et les vieilles murailles crénelées de la ville, au-dessus de la-

quelle on distingue successivement la mosquée de la porte d'Andrinople, celle de Mahomet II à une très grande distance; celles de Schahzadèh et de Laléli, plus rapprochées de la mer; l'immense Suleïmaniyèh et la tour du Séraïkiérat) les mosquées de Bayezid, de Nouri-Osmanièh, et enfin la mosquée d'Ahmed, avec ses six minarets, et le grand bâtiment moderne de l'Université, qui masque Sainte-Sophie. Le navire rase alors la pointe du séraï. « C'est, dit Th. Gautier, une suite de longues murailles blanchies à la chaux, découpant leurs crénelures sur des rideaux de térébinthes et de cyprès; de cabinets aux fenêtres treillisées; de kiosques aux toits en saillie sans symétrie aucune. » Par-dessus les arbres on distingue les coupoles multiples et la tour carrée du séraï. En face, sur la côte d'Asie, se développe l'immense caserne de Scutari; plus à l'E. apparaît Kadi-Keui; l'antique Chalcédoine. Doublant enfin la pointe du séraï, le navire pénètre dans le Bosphore, et, à l'entrée de la Corne-d'Or, « un panorama merveilleux se déroule aux yeux comme une décoration d'opéra. La Corne-d'Or est un golfe dont le séraï et l'Echelle de Top-Hanè forment les deux caps, et qui s'enfonce à travers la ville bâtie en amphithéâtre sur ses deux rives; sur la rive N., Top-Hanè s'avance avec son débarcadère, sa fonderie de canons et sa mosquée au dôme hardi, aux sveltes minarets, bâtie par Mahmoud. » Au-dessus s'élève en étage le faubourg de Péra, avec les bâtiments des grandes ambassades, Galata, avec sa haute tour ronde. Sur la rive S. s'étend Stamboul, la ville de Constantinople proprement dite. « Jamais ligne plus magnifiquement accidentée n'ondula entre le ciel et l'eau. Le sol s'élève à partir de la mer, et les constructions se présentent en amphithéâtre; les mosquées, dépassant cet océan de verdure et de maisons de toutes couleurs, arron-

dissent leurs coupoles bleuâtres, et dardent leurs minarets blancs entourés de balcons et terminés par une pointe aiguë dans le ciel clair du matin, et donnent à la ville une physionomie orientale et féérique, à laquelle contribue beaucoup la lueur argentée qui baigne leurs contours vaporeux... Il n'y a pas de quais à Constantinople, et la ville plonge partout ses pieds dans la mer; les navires de toutes nations s'approchent des maisons sans être tenus à distance par un quai de granit. Au milieu de la Corne-d'Or et au large stationnement des flottilles de bateaux à vapeur anglais, français, autrichiens, turcs: omnibus d'eau, watermen du Bosphore, cette Tamise de Constantinople, où se concentrent tout le mouvement et toute l'activité de la ville; des myriades de canots et de caïqs sillonnent comme des poissons l'eau azurée du golfe et se dirigent vers le navire, qui mouille ordinairement entre la douane et l'échelle de Top-Hanè. (Théoph. Gautier.) » Malheureusement, après ce spectacle si saisissant vu à distance, on tombe en débarquant dans la triste réalité des villes turques; on pénètre dans un labyrinthe de ruelles humides, obscures, boueuses, où croupissent des ordures de tout genre, où le balai n'a jamais passé, où l'on marche à chaque pas sur des charognes que se disputent des chiens affamés. Les échelles de Galata et de Top-Hanè, où le voyageur débarque ordinairement, sont justement au nombre des plus sales de Constantinople.

## CONSTANTINOPLE.

### I. Renseignements généraux.

**Débarquement.**— Les formalités de débarquement sont presque nulles. Un officier du paquebot emporte à terre les passe-ports, qu'on fait reprendre le lendemain à la police. A peine l'entrée est-elle accordée, que le pont du navire est envahi par une quantité de drogmans, de domes-