

bint, fille, pluriel *bendit*; *Cheikh*, vieillard, chef. On intercale très-souvent l'article *el*, ou l'une de ses formes euphoniques *ed*, *en*, *er*, *es*, *ech*, *et*, qui ne sont que l'article lui-même, absorbé par la lettre initiale du mot qui le suit, ainsi: *ed-Deir*, le couvent, au lieu de *el-Deir*, *ech-Cheikh*, au lieu de *el-Cheikh*. Nous devons prévenir quelques noms propres qu'on rencontrera dans la suite de cet ouvrage présenteront quelquefois une orthographe différente de celle que nous leur avons donnée dans ce vocabulaire; la nécessité de conserver la prononciation locale nous a fait passer, dans ce cas, sur ce qu'exigerait l'étymologie ou l'orthographe correcte.

Section IV. — Manière de voyager, saison, itinéraires, etc.

§ 1. Communications maritimes et postales. — Douane. — Passes-ports. — Monnaies. — Papier de crédit. — Le service qui dessert le plus régulièrement les côtes de Syrie est celui des *Messageries Françaises*. De quinzaine en quinzaine, deux paquebots longent la côte en touchant à toutes les échelles, l'un venant directement de Marseille par Alexandrie d'Égypte et remontant vers Smyrne, l'autre venant de Marseille par Syra et Smyrne et redescendant vers l'Égypte. Les paquebots du Lloyd desservent aussi la côte de Syrie jusqu'à Beyrouth, venant de Rhodes et de Chypre, mais ils ne correspondent avec Jafa et l'Égypte que pendant certains mois d'hiver, à l'époque dite du pèlerinage. C'est par ces deux voies que doivent être adressées toutes les correspondances. Il existe à Jérusalem une agence des *Messageries françaises* qui reçoit les dépêches de Jafa. Des courriers payés par les consulats se rendent, de quinzaine en quinzaine, de Beyrouth à Damas, et réciproquement; enfin un service de dromadaires établi entre Damas et Bagdad, aux frais du consul anglais, franchit le désert en huit à dix jours. En dehors de ces communications établies par les Européens, et les seules qui puissent inspirer de la confiance, il existe aussi des courriers ottomans entre Beyrouth et Jérusalem, une fois par mois, en quatre à cinq jours, entre Beyrouth et Damas tous les quinze jours, trajet en vingt-quatre heures, et tous les huit jours entre Damas, Homs, Hama, Alep et Constantinople. En général, les Européens devront toujours s'adresser à leurs consulats pour transmettre ou recevoir leurs correspondances, si ce n'est dans les ports où existent des bureaux des deux paquebots français et autrichiens. Les formalités de douane et de passe-ports sont presque nulles et sont toujours aplanies moyennant un léger *baghchich*.

Les poids, mesures et monnaies sont comme dans le reste de la Turquie. (Voir p. 310-312.) L'unité monétaire est toujours la piastre (en arabe *gherch*, au pluriel *ghrouch*), divisée en 40 paras (en arabe *misaryé*, pluriel *misáreh*). Les monnaies d'or sont la livre et la demi-livre turques (de 108 et de 54 piastres), le *ghazi* et le demi-*ghazi* (de 22 et de 11 piastres); les monnaies d'argent sont le *medjidié* ou *talari* (de 22 piastres), le demi-*medjidié* et le quart de *medjidié*; enfin les monnaies d'alliage sont le *bechlick* (de 5 piastres), le demi-*bechlick*, la piastre et la demi-piastre (*kamary*). Presque toutes les monnaies étrangères ont cours et se prennent, sauf les variations du change: la guinée anglaise pour 117 piastres 20 paras, le napoléon d'or pour

93 p. 20, la pièce de 5 fr. pour 23 p. 20, la colonnade espagnole pour 26 p. Le papier-monnaie n'a pas cours en Syrie. Pour voyager hors des grandes villes, le voyageur devra toujours se pourvoir d'un sac de petite monnaie. On devra se munir de lettres de crédit, surtout sur les banquiers européens de Beyrouth, qui vous adresseront au besoin à leurs correspondants des autres villes.

§ 2. Drogmans, équipages pour voyager, cheikhs, rançons, escortes, etc. — Nous pourrions répéter ici ce que nous avons dit sur ce sujet, p. 457-459. Nous devons ajouter, toutefois, que dans la Syrie proprement dite et la Palestine, pays beaucoup plus fréquentés par les Européens que l'Asie-Mineure, la plupart des voyageurs se contentent de faire prix avec un drogman, qui leur sert à la fois d'interprète et de guide, et se charge de tout fournir: équipements de voyage, montures, nourriture et logement, pour un prix qui varie de 20 à 40 fr. par jour et par personne, selon le traitement que l'on demande et selon le nombre des voyageurs. Le matériel que le drogman devra fournir consiste en deux tentes, une pour les maîtres, une pour les serviteurs; cantine, batterie de cuisine et vaisselle proportionnée au nombre des voyageurs, linge de table et de toilette, matelas, couvertures et draps de lit, tables et sièges pliants, etc. On comprend que pour transporter tout ce bagage il faut, outre les chevaux de selle nécessaires aux étrangers et au drogman, un certain nombre de chevaux de charge, ou mieux de mulets, accompagnés de leurs *moukres* ou conducteurs, dont le nombre est toujours d'au moins un par deux ou trois bêtes de somme. Ajoutez-y un cuisinier, homme indispensable, et la petite caravane présente tout de suite un nombre assez imposant. Les *moukres* emmènent ordinairement en sus un ou plusieurs ânes, qui leur servent de monture, et dont le voyageur n'a pas à payer le prix. Les drogmans de la Syrie sont sinon plus honnêtes et plus intelligents, au moins plus habitués aux Européens et mieux surveillés par les consulats que dans le reste de l'empire ottoman. Les meilleurs se trouvent à Beyrouth et à Jérusalem, mais il ne faut nullement attendre d'eux les connaissances d'un cicerone italien ou de quelques courriers de la Grèce, pour vous signaler les localités intéressantes, ou pour obtenir quelques renseignements historiques. Leur ignorance à cet égard est complète. Le voyageur doit faire lui-même son itinéraire d'après ses livres, ses cartes, et abandonner tout au plus au drogman le soin de régler les étapes. Si l'on ne veut devenir son esclave, il ne faut prendre un drogman que sous la recommandation de quelque personne de confiance, un banquier, un consul (ne s'en rapporter nullement à celle d'un maître d'hôtel), lui faire signer devant la chancellerie consulaire un contrat détaillé, spécifiant bien tout ce que l'on attend de lui, quant au matériel à emporter: tentes, lits, linge de table, cantine, nourriture; quant au nombre des bêtes de somme et à leur qualité; spécifier aussi que tous les *baghchich*, frais de guides, de gardes, seront à leur charge, que les jours où l'on ne marchera pas, ou pendant le séjour dans les grandes villes ou les couvents, le prix sera réduit de moitié. Le voyageur devra surtout bien établir qu'il

entend toujours rester maître absolu des routes qu'il veut prendre et de la durée du séjour qu'il fera dans telle ou telle localité. Rien n'est plus commun que de voir les drogman imposer leur volonté aux voyageurs, les forcer à s'arrêter ou à marcher quand ils ne le voudraient pas, les empêcher de visiter une localité intéressante sous un prétexte quelconque (histoire de voleurs, manque de provisions, mauvaise volonté des *moukres*, etc.). Pour éviter toutes ces vellétés d'insubordination, il faut que le voyageur puisse toujours menacer le drogman de la justice des chancelleries consulaires, et que toute désobéissance se traduise pour lui en une privation de salaire, ou suppression de bonne main, bien spécifiée par le contrat : c'est le châtimeut qu'il redoute le plus. Grâce à ces précautions, le voyageur pourra parcourir la Syrie avec aisance et sécurité, s'en remettant à son drogman du soin de tous les détails. A moins d'une connaissance parfaite de la langue et du pays, il aurait peu d'avantages à faire ses affaires par lui-même ; le drogman saurait, par de fortes primes prélevées sur ses moindres achats et sur toutes ses transactions, regagner bien vite ce que l'étranger aurait cru pouvoir économiser. En général, il ne faut pas se presser de conclure un traité avec un drogman, si l'on veut lui faire accepter ses conditions. On gagne beaucoup à attendre un jour ou deux. Dans l'intervalle les concurrents se présentent et rendent le premier plus accommodant. Il est d'usage de payer au drogman avant le départ une partie de la somme convenue pour l'achat des provisions qu'il doit emporter, telles que thé, café, sucre, riz, vin, etc. A chaque station principale, on lui paye un à-compte, mais il faut réserver la grosse somme, et surtout la bonne main pour la fin du voyage. Le jour du départ fixé, il est très-difficile d'obtenir qu'on se mette en route : mille détails oubliés deviennent une cause de retard, et ce n'est qu'à une heure assez avancée de la soirée qu'on peut enfin partir. Aussi la première étape est-elle toujours très-courte. Il est également difficile de faire des étapes de plus de huit heures ; aussi le voyageur pressé d'arriver dans un temps donné devrait-il faire mention du nombre des étapes dans la convention faite avec son drogman.

Escortes.—Cheikhs.—Nous répéterons ici ce que nous avons dit page 54 et page 459 sur la nécessité de porter des armes dans un pays où tout le monde en porte, ne fût-ce que comme maintien ; voyager seul et désarmé serait provoquer une attaque de la part de tel ou tel Arabe, qui n'y songerait pas s'il prévoyait la moindre apparence de résistance. On a, du reste, singulièrement exagéré les dangers d'un voyage en Syrie. Les consuls donneront, à ce sujet, les renseignements les plus précis et réduiront à leur juste valeur les rumeurs qui circulent souvent en Europe sur les guerres entre les tribus, les violences contre les chrétiens, querelles locales qui ne menacent en rien la sûreté des voyageurs.

Il faut distinguer, à ce sujet, trois sortes d'excursions :

1° Sur les routes fréquentées par les Européens, dans le rayon des consulats, sur les côtes, dans la région du Liban, de Beyrouth à Da-

mas, ou de Beyrouth à Jérusalem par Nazareth, la sûreté est presque absolue : deux ou trois Européens, avec le nombre de serviteurs que nous avons énumérés plus haut, drogman, cuisinier, *moukres*, qui tous portent leurs armes, forment une caravane assez imposante pour n'avoir à craindre aucune attaque. Si les armes sont bien apparentes, les pistolets portés dans une large ceinture, le fusil en bandoulière sur l'épaule, il est même inutile de les charger. Les troupes de Bédouins que l'on rencontrerait sur les bords du lac de Mérom, du lac de Tibériade ou dans la plaine d'Esdrelon, vous abordent amicalement, demandent à voir vos armes, admirent leur mécanisme, et terminent presque toujours en vous demandant un peu de poudre ou de tabac : Ils savent depuis longtemps qu'il y a peu à gagner à attaquer les Européens ; la supériorité de leurs armes, la manière résolue dont ils se défendent, rendent la tentative dangereuse pour les Arabes et leurs chevaux ; de plus, le profit est peu considérable ; les Européens portent sur eux plus de papier que d'argent, leurs vêtements ou bagages sont de peu d'utilité pour le voleur et ne servent qu'à le faire découvrir ; enfin il y a toujours plainte de la part des consuls, recherches actives, et le châtimeut au bout.

2° A certaines époques et dans certaines régions que les consuls vous désigneront, il est nécessaire de prendre une escorte de quelques cavaliers fournis par les autorités locales, un commandant turc ou le cheikh d'une tribu, moyennant un *baghchich* déterminé par l'usage : une escorte de quatre cavaliers pendant une excursion de trois ou quatre jours à Jéricho, à Mâr-Saba, etc., se paye environ 100 piastres ou 25 francs. Il ne faudrait peut-être pas compter beaucoup sur leur dévouement en cas d'une attaque sérieuse, mais leur présence prévient cette attaque. « Cent Arabes respecteraient un Franc, s'ils le voient accompagné par un Bédouin de leur tribu ou d'une tribu amie ; mais que le Franc marche seul, que plusieurs Francs cheminent ensemble sans une escorte arabe, qu'ils s'avancent escortés par des Arabes d'une tribu ennemie, on les attaquera. » (M^{me} de Gasparin, t. III, p. 145.)

3° Enfin, dans d'autres régions (à quelques heures à l'E. de Damas, sur toute la rive orientale du Jourdain et de la mer Morte, au S. d'Hébron), il est absolument impossible de pénétrer sans payer un droit de passage ou de conduite. Les cheikhs des tribus, souverains presque indépendants sur leur territoire, regardent comme un droit d'en interdire l'accès à tout étranger sans en exiger une rançon, et refusent à tout Arabe qui n'est pas de leur tribu, ou au moins d'une tribu amie, le droit d'escorter le voyageur, de lui fournir les moyens de transport, la nourriture, etc. Ainsi, pour aller de Hama ou de Damas à Palmyre, de Damas dans le Ledja, de Jérusalem à Pétra, il faut faire marché avec un cheikh, qui devient alors responsable de tout. Il faut, bien entendu, la garantie du consulat pour sanctionner le traité et savoir si le cheikh a réellement l'autorité qu'il s'attribue. Le cheikh se dirige habituellement par le pays où son autorité est reconnue ; il traite avec les cheikhs des tribus voisines, s'il est obligé de passer sur leur territoire. Parfois il arrive en route des contestations entre

le cheikh qui vous conduit et d'autres cheikhs qui prétendent l'empêcher de passer ou fournir de force leurs chameaux ou leurs hommes d'escorte. L'Européen doit rester étranger à cette querelle et tout mettre sous la responsabilité de celui avec qui il a traité. Après beaucoup de cris et de menaces sans effet, ces querelles finissent toujours par une transaction entre les Arabes et par une demande de *baghchich*, que l'Européen pourra réduire en persistant avec fermeté dans son refus, jusqu'à ce qu'elle soit devenue raisonnable. Un léger présent termine alors toute difficulté.

§ 3. **Hôtels, Khâns, Hospitalité, Couvents, Campement.** — Les villes principales de la côte, et surtout Beyrouth, possèdent des hôtels tenus à l'européenne, où l'on trouve assez de confortable à des prix relativement modérés, mais qui s'élèvent toujours de 8 à 12 fr. par jour. A Damas, à Jérusalem, on trouve maintenant des hôtels où l'on est également bien traité aux mêmes conditions. Dans l'intérieur du pays, quand on ne voudra pas camper sous la tente, on aura la ressource des khâns ou de l'hospitalité des particuliers, chrétiens ou musulmans. Depuis la maison du cheik maronite jusqu'au gourbi de terre du fellah, tout s'ouvre devant le *baghchich* promis par le drogman. En beaucoup de localités on peut s'adresser à l'hospitalité des couvents. C'était autrefois à peu près la seule ressource du pays; aujourd'hui il est plus avantageux de les éviter. L'hospitalité est loin d'y être gratuite, bien qu'on n'en réclame pas ouvertement le prix. Tout voyageur aisé y laisse, à titre de don, une somme au moins égale à celle qu'il aurait dépensée dans un hôtel, et si le don était insuffisant, on saurait le lui faire comprendre. Le drogman seul en profite, car on lui paye toujours sa journée: pour lui l'hospitalité du couvent est gratuite; les libéralités que son maître veut bien faire ne le concernent pas. On payerait donc à la fois l'hospitalité du couvent et la nourriture et le logis que le drogman ne vous aurait pas fournis. Le seul moyen d'éviter ce surcroît de dépense est de stipuler d'avance que les jours où on logera dans les couvents, son salaire sera réduit de moitié. Ceci posé, il serait injuste de méconnaître que dans les couvents on est en général bien traité; que plusieurs d'entre eux, comme les couvents du Carmel, de Nazareth, sont par eux-mêmes intéressants à visiter, et qu'enfin quelques-uns, perdus dans le désert, comme ceux de Mâr-Saba et du Sinaï, sont le seul abri que rencontre le voyageur fatigué de la vie nomade. Il faut être prévenu que les couvents grecs du désert ne s'ouvrent que sur la présentation d'une lettre de recommandation, dont il faudra se munir dans les grandes villes.

§ 4. **Équipements, Chevaux, Moukres, Campements, Chameaux et Dromadaires, etc.** — Nous n'ajouterons rien à ce que nous avons dit dans notre Introduction générale sur l'équipement des voyageurs: restreindre son bagage autant que possible, laisser les malles et les caisses dans les villes, pour ne garder que le strict nécessaire, est le précepte le plus important dans un voyage de cette nature. Une selle à l'européenne est indispensable pour une femme; les hommes s'habituent assez vite à la selle arabe. Beaucoup de voyageurs croient

devoir adopter le costume des indigènes, ou au moins porter le *tarbouch* (bonnet rouge). C'est là une fantaisie qui non-seulement n'a aucun avantage, mais qui a même ses inconvénients. Aujourd'hui le costume européen est un porte-respect en Syrie, et rien n'est au contraire moins respecté que les sujets du Grand-Seigneur. Les consuls voient d'assez mauvais œil ces déguisements assez innocents. Sauf de très-rare exceptions, un Européen ne peut se flatter de passer pour un Arabe, même après de longues années de séjour dans le pays.

Les chevaux de la Syrie, qui payent peu d'apparence, l'emportent sur les chevaux turcs pour la patience et la sobriété. Habités comme eux (p. 326) à camper à la belle étoile sans quitter leurs harnais, à ne manger un peu d'orge que le matin et le soir, on les voit marcher tout le jour, par les chemins les plus rocailleux, et, si le soir ils rencontrent un bout de plaine, d'eux-mêmes ils partent au galop avec une ardeur inconcevable. Pousser quelques cris gutturaux en forme d'encouragement, étendre les deux bras au-dessus de leurs oreilles, et surtout tirer un ou deux coups de feu; porte leur joie à leur comble. Il devient difficile de les arrêter. En peu de jours le voyageur devient assez cavalier pour se permettre ces petites *fantasias* et y trouver un grand divertissement.

Les *moukres*, qui accompagnent à pied les chevaux de bagage, sont bien autrement pittoresques que les agoyates de la Grèce. Coiffés d'énormes turbans, couverts de vêtements bizarrement bariolés, armés de vieux pistolets dans leurs larges ceintures de cuir, pieds nus et le visage basané, ils marchent gaiement du matin au soir, poussant chevaux et mulets, les tenant en bride dans les passages difficiles, les relevant et les rechargeant quand ils tombent; ils montent de temps à autre et à tour de rôle sur un âne pour se reposer quelque temps; le soir, ils dressent la tente et ils se couchent les derniers, souvent à la belle étoile, et sans reposer pour veiller sur les chevaux; ils sont les premiers sur pied pour seller les chevaux et replier bagage. Pour ce rude métier il ne leur est rien dû, ou plutôt leurs gages sont compris dans le loyer de leurs chevaux (25 piastres ou 6 fr. 25 c. par jour); la gratification qu'il est d'usage de leur donner est d'environ 5 francs au bout de huit jours de voyage. Leur docilité est à toute épreuve, et leur mauvaise volonté, alléguée quelquefois par le drogman, est toujours le fait de ce dernier. Leur seul défaut est leur lenteur; le premier jour surtout, l'établissement des tentes le soir, l'opération inverse le matin, sont interminables. Le voyageur doit se lever lui-même à 4 heures et les presser continuellement, s'il veut partir à 6 heures: le temps de plier la tente, de déjeuner, de resserrer la vaisselle dans la cantine, de recharger les chevaux, demande deux grandes heures, qu'on parvient à peine à raccourcir les jours suivants. On marche 4 ou 5 heures. A 11 h., on fait halte jusqu'à 2 ou 3 h., et l'on repart jusqu'au soir. Quand on rencontre un village, on renouvelle ses provisions, les œufs, l'invariable poulet, et l'orge pour les chevaux. Lorsque le coucher du soleil approche, il faut absolument s'arrêter: les Arabes ont horreur de marcher dans l'obscurité, et la promesse d'un *baghchich* peut seule

les y décider. Une fois le campement choisi, la première chose est d'installer le cuisinier, toujours fort long dans ses opérations. En même temps on balaye la place, on déploie la tente, on étend les nattes, les tapis, puis les lits, on dresse la table, les sièges; puis viennent le souper et la veillée, qui se prolongent longtemps sous la tente des serviteurs, alors que les maîtres dorment depuis longtemps. Rien n'égale le charme de cette existence errante, le sentiment d'indépendance absolue qu'éprouve sous sa tente le voyageur dégagé de tous les besoins factices de la vie civilisée.

L'âne est une monture sémillante et commode, dont on apprécie l'avantage dans les grandes villes.

C'est en Syrie, pour les excursions à Palmyre, à Géra, à Pétra, que le voyageur commencera à user du dromadaire (*Hédjine*) et du chameau (*Djéme*). Ces deux noms ne désignent qu'un seul animal: « Ce qui distingue le chameau du dromadaire, dit M^{me} de Gasparin, ce n'est ni l'espèce ni la bosse, il n'y a qu'une espèce et il n'y a qu'une bosse, c'est l'allure: le chameau est le cheval de trait, le dromadaire est le cheval de selle; le chameau porte les lourds fardeaux et marche au pas; le dromadaire porte l'homme et trotte. » Le chameau à deux bosses ne vit que dans les régions plus froides de la haute Asie.

Quelques mots d'instruction sur l'art de monter ce singulier animal ne seront pas inutiles au voyageur: la première difficulté qui se présente est d'enfourcher sa monture; le dromadaire, debout, avec sa selle, n'a guère moins de dix pieds de haut; à un sifflement particulier du chamelier, il plie les genoux et se couche ventre contre terre: il est encore aussi élevé qu'un cheval ordinaire. On monte dessus comme on monterait sur un cheval. Dès qu'il sent l'homme sur son dos, le dromadaire se relève des pieds de derrière; il faut prévoir ce mouvement et se pencher en avant; en se tenant solidement au pommeau de la selle: presque aussitôt il se relève des pieds de devant, et le voyageur doit s'incliner rapidement en arrière, sans quoi, il lui arriverait ce que M. Alexandre Dumas a si spirituellement raconté dans une page devenue classique sur la matière (*Quinze jours au Sinaï*). « Je résolus de faire, avant que les autres arrivassent, et en présence de mon ami Béchara, un essai sans importance apparente, mais dont le résultat devait être de me familiariser avec l'animal. En conséquence, comme si j'avais l'esprit parfaitement libre, je m'accrochai en fredonnant au pommeau de la selle et aux cordages qui en pendaient, et après les trois élans classiques, j'enjambai le monticule et me trouvai à cheval; mais à peine étais-je affermi, que ma bête, qui savait sa profession de dromadaire aussi bien que moi mon métier de cavalier, releva brutalement tout le train de derrière, ce qui me mit immédiatement le nez à huit pouces plus bas que les genoux, et me valut dans la poitrine un coup atroce du trusquin de la selle, qui est relevé de près d'un pied et terminé par une boule de bois ornée de cuivre. Au même instant, le train de devant se releva avec la même spontanéité que j'avais remarquée dans son prédécesseur, son train de derrière, et je sen-

tis que le dossier de la selle me rendait avec usure dans les reins le coup que le pommeau m'avait donné dans la poitrine. Béchara, qui ne m'avait pas perdu un instant mes exercices de voltige, me fit remarquer l'excellente combinaison de ces deux prééminences, sans le secours desquelles je serais inévitablement tombé en avant ou en arrière. Béchara m'avait fait cette judicieuse remarque, le visage riant, comme s'il eût voulu me prouver que j'étais ingrat envers ma selle; mais, comprenant son inconvenance, il m'invita, pour se raccommoier avec moi, à profiter de ma situation pour regarder le paysage. En effet, du point élevé où j'étais parvenu, j'embrassais un horizon immense. »

Il faut user, pour descendre du chameau, des mêmes précautions que pour y monter, et exécuter les mêmes mouvements dans un ordre inverse. Le dromadaire n'a qu'un simple licou, plus ou moins orné de coquillages, au moyen duquel on le dirige: la selle est une selle arabe, étroite et haute, qu'on exhausse sur le dos de l'animal avec des coussins, des tapis, afin qu'elle ne le blesse pas durant les longues marches. « On obtient difficilement, dit M^{me} de Gasparin, que la selle soit deux jours de suite accommodée de la même manière: tantôt elle penche à droite, tantôt à gauche; tantôt le tapis et les coussins vous jettent en avant, tantôt en arrière. De là viennent les trois quarts de la fatigue. » Une fois installé au haut de son dromadaire, le voyageur a le choix entre cinq ou six positions. Il peut s'y tenir comme il le ferait sur un cheval, ou de côté, comme une amazone, ou encore prendre entre les deux positions un terme moyen. En tous cas, il faut suivre les mouvements de l'animal au moyen d'un coup de reins très-fatigant au début.

L'allure du dromadaire cause à quelques personnes des souffrances qui ressemblent à celles du mal de mer; mais c'est là un fait exceptionnel. Beaucoup de voyageurs déclarent que, quoique très-sujets à ce dernier mal, ils ont fait de très-longues courses à dromadaire sans rien ressentir de semblable.

Les dromadaires marchent ou trottent; ils galopent rarement, et dans ce cas désarçonnent infailliblement leur cavalier au bout de très-peu de temps. Ils font, en marchant au pas, une lieue par heure, et trois ou quatre, en trottant. Ils peuvent soutenir cette allure pendant une journée entière, et faire trente lieues d'une traite. Ils supportent admirablement la soif, et on en a vu rester vingt-cinq jours sans boire, tout en exécutant des marches forcées. Leur nourriture quotidienne se réduit à une boulette de pâte qu'on leur fait manger le matin, et à une poignée de fèves le soir. Il faut dire cependant qu'ils ne sauraient passer auprès d'un buisson épineux, d'une tige de chardon, sans essayer d'y mordre; aussi, quand les marges de la route en offrent en abondance, il y a de quoi épuiser la plus longue patience. Ils tirent sur leur licou et font éprouver au bras qui les conduit des secousses de chaque instant. « C'est, dit M^{me} de Gasparin, la bête la plus patiente et la plus impatientante qui existe.... Vingt arrêts par minute devant la moindre épine, invincible opiniâtreté, manger solennel et bruyant, lèvres sensuelles qui ruminent avec volupté,

brisement de nos pauvres corps, résultat de ce *broutement* perpétuel, tout cela nous a poussés jusqu'aux dernières limites de la patience. » A ce tableau il manque un trait qui n'est pas le moins déplaisant : un grognement rauque et désagréable qu'il fait entendre continuellement, et souvent une odeur infecte difficile à supporter.

Nous avons parlé du chameau coureur; quant au chameau porteur, quelques mots suffiront. Nous les empruntons à Mme de Gasparin : « Les Arabes leur mettent à tous un bât, dont la concavité embrasse la bosse. Sur ce bât, on place un filet de grosses cordes, qui traîne à terre des deux côtés; les malles, les sacs de nuit et les cantines s'entassent dans ces filets, dont on relève et fixe les bouts sur le dos de l'animal : les chameaux de charge marchent ordinairement la tête et le cou libres de toute entrave. »

La provision d'eau est portée dans de vastes outres aplaties, qui pendent le long des flancs de l'animal. Le chameau peut porter en moyenne 200 à 300 kil. Pendant tout le temps qu'on le charge, il fait entendre son grognement, espèce de protestation contre l'excès du fardeau. Si alors on lui enlève une fraction minime de la charge, il se tait et obéit avec docilité. Le chamelier marche à pied, à côté de sa bête; de temps à autre, s'il veut arranger quelque chose au chargement ou se reposer, on le voit escalader l'animal avec une dextérité prodigieuse, et, sautant sur son genou de devant, se penchant à son cou, s'accrochant aux cordes du bât, parvenir jusqu'au sommet de la bosse sans arrêter la marche de la bête. Le chameau, animal assez maussade, connaît son conducteur et lui rend souvent les plus affectueuses caresses. Le soir, au campement, rien n'est plus pittoresque que l'aspect de ces animaux, acroupis en cercle autour du feu allumé par leurs maîtres.

§ 5. Saison favorable, hygiène. — Les saisons les plus favorables pour parcourir la Syrie sont le printemps, de la fin de mars au mois de juin, pour le voyageur qui vient de l'Égypte et de la presqu'île Sinaïtique; et l'automne, du mois de septembre à la fin de novembre, pour celui qui vient de la Grèce ou de la Turquie d'Asie. En décembre commencent ordinairement les pluies dans les plaines, et la neige sur les montagnes, et il devient alors presque impossible de camper sous la tente, à cause de la boue et de l'humidité. En été, les chaleurs sont tellement fortes, qu'on ne pourrait voyager dans la journée; tout le pays est brûlé et désolé. Le printemps est la saison où la Syrie présente l'aspect le plus riant par la fraîcheur de la végétation; mais les torrents des montagnes sont quelquefois gênants et le beau temps est moins constant qu'en automne : en revanche, celui-ci se ressent encore de la sécheresse de l'été.

Quant aux précautions hygiéniques à observer, nous n'avons ici rien à ajouter à ce que nous avons dit dans notre introduction générale et à la p. 459 (Turquie d'Asie). Dans la saison chaude, il faudra suivre l'hygiène de l'Égypte, se garer avec soin des coups de soleil, en se couvrant la tête d'un chapeau à large bord, avec un grand voile ou la kouffieh des Arabes, pour protéger la face, le cou et les épaules, porter de la flanelle, etc.

Quant à l'impression du voyage, nous n'avons à faire ici aucune des restrictions que nous ayons dû faire pour la Grèce et la Turquie : grands souvenirs, grandes ruines, nature admirable, populations pittoresques, tout cela, joint au charme de la vie errante, ferait déjà de la Syrie un des pays les plus intéressants et les plus agréables à parcourir, quand même les souvenirs bibliques et les grandes idées religieuses qu'elle réveille ne lui donneraient pas le caractère sacré qu'elle a pour tout voyageur chrétien.

§ 6. Modèles d'itinéraires. — De tout ce que nous avons dit précédemment sur la manière de voyager en Syrie, il résulte qu'il est impossible de tracer d'avance un voyage par étapes fixes, mille circonstances pouvant faire varier les lieux où l'on campera, le temps plus ou moins long que chaque voyageur accordera à telle ou telle localité, selon ses goûts, la nature de ses études, etc. Les modèles que nous allons donner ne sont que des plans approximatifs destinés aux voyageurs pressés, à ceux, par exemple, qui ne pourraient consacrer à la Syrie que l'intervalle compris entre le passage de deux paquebots (17 jours, y compris les 2 jours de relâche à Beyrouth) ou un mois à six semaines. Chacun pourra les varier suivant sa fantaisie.

Tournées de 15 jours (Deux jours en sus à Beyrouth pour séjour et préparatifs).

1 ^o De BEYROUTH A BA'LBÈK ET DAMAS, RETOUR DIRECTEMENT.	Damas à Dimas.....	1 j.
Beyrouth à Djébaïl.....	Dimas à Djébel-Djennin.....	1
Djébaïl à Tripoli.....	Djébel-Djennin à Déir el-Kamar.	1
Tripoli à Ehden.....	Déir el-Kamar à Saïda (Sidon).	1
Ehden, les Cèdres, Déir el-Akhmar.....	Saïda à Beyrouth.....	1
Déir el-Akhmar.....	Beyrouth.....	1
Déir el-Akhmar, Ba'lbek.....	Total.....	15 j.
Ba'lbek, Sourgaya.....	3 ^o BEYROUTH A BA'LBÈK, DAMAS, RETOUR PAR TYR.	
Sourgaya, Ain Fidjèh.....	Beyrouth à Reïfoun.....	1 j.
Ain Fidjèh, Damas (le matin)...	Reïfoun à Akourah.....	1
Damas (séjour).....	Akourah à Ebcharrèh.....	1
Damas, Dimas.....	Ebcharrèh, les Cèdres, Ba'lbek..	1
Dimas, Chalcis, Mekhsé.....	Ba'lbek (séjour).....	1
Mekhsé, Beyrouth.....	Ba'lbek, Souk Wadi-Barada....	1
Beyrouth (départ par mer).....	Souk Wadi-Barada, Damas (à midi).....	1
Total.....	Damas (séjour).....	1
15 j.	Damas (départ l'après-midi), Katana.....	1
2 ^o DE BEYROUTH A BA'LBÈK, DAMAS, RETOUR PAR SAÏDA.	Katana à Racheya.....	1
Beyrouth à Ghazir.....	Racheya à Kala't ech-Chakif....	1
Ghazir au Nahr el-Asfour.....	Kala't ech-Chakif, Sour (Tyr)...	1
Nahr el-Asfour à Ebcharrèh.....	Sour, Saïda.....	1
Ebcharrèh, les Cèdres, Ba'lbek...	Saïda, Beyrouth.....	1
Ba'lbek (séjour).....	Beyrouth (départ).....	1
Ba'lbek, Zebdani.....	Total.....	15 j.
Zebdani, Damas (le soir).....		
Damas (séjour).....		
2		

4° BEYROUT, JÉRUSALEM (DIRECT).	El-Biréh, Jérusalem (le matin)...	1 j.
Beyroul, Saïda (Sidon).....	Jérusalem (séjour).....	2
Saïda, Sour (Tyr).....	Jérusalem, Bethléem, Mâr Saba.	1
Sour, Saint-Jean d'Acre.....	Mâr Saba, mer Morte, le Jourdain,	
Saint-Jean d'Acre, Nazareth.....	Jéricho.....	1
Nazareth, Djénin.....	Jéricho, Béthanie, Jérusalem....	1
Djénin, Samarie, Naplouse (Si- chem).....	Jérusalem, Ramléh.....	1
Naplouse, El-Biréh.....	Ramléh, Jafa (départ).....	1
	Total.....	15 j.

Tournées de 30 jours.

5° BEYROUT, NAZARETH, TIBÉRIADE, JÉRUSALEM, Jafa.	6° BEYROUT, BA'LBEEK, DAMAS, SOURCES DU JOURDAIN, TIBÉRIADE, NAZARETH, JÉ- RUSALEM (Recommandée).	
Beyroul (séjour, — préparatifs)...	Beyroul à Damas (ut supra, 2° et 3°).....	2 j.
Beyroul à Nazareth (comme 4°)...	Damas (séjour).....	4
Nazareth, Kefr Kana, Tibériade.	Damas à Dimas.....	1
Tibériade (retour à Nazareth par le Thabor).....	Dimas, Racheya.....	1
Nazareth, Carmel.....	Racheya, le mont Hermon, Has- beya.....	1
Carmel, Megiddo, Djénin.....	Hasbeya, Banias.....	1
Djénin à Jérusalem (comme 4°).	Banias, Safed.....	1
Jérusalem (séjour, promenades).	Safed, Tibériade.....	1
Jérusalem, Bethléem, Jéricho (comme 4°).....	Tibériade, Kefr Kana, Nazareth.	1
Jérusalem, Hébron.....	Nazareth, Caïfa, Carmel.....	1
Hébron, Beit-Djibrin.....	Saint-Jean d'Acre, Jotapata, Ka- na, Sèphoris, Nazareth.....	1
Beit-Djibrin, Gaza.....	Nazareth, Djénin.....	1
Gaza, Ascalon.....	Djénin à Jérusalem et séjour (ut supra, 4°).....	1
Ascalon, Ramléh.....	Jérusalem, Hébron.....	1
Ramléh, Lydda, Jafa.....	Hébron, Bethléem, Mâr-Saba...	1
	Mâr-Saba, à Jafa (ut supra, 4°).	4
Total.....	Total.....	30 j.

7° Tournée complète.

D'Alexandrette à Antioche.....	Beyroul à Nazareth (Comme 4°).	2 j.	5 j.
D'Antioche à Alep.....	Nazareth à Tibériade.....	2	1
Alep (séjour).....	Tibériade.....	2	1
Alep à Hamah.....	Le Thabor, Nazareth.....	3	1
Hamah à Palmyre (retour à Homs)	Nazareth, Caïfa, Carmel.....	7	1
Homs à Tripoli.....	Carmel, Césarée.....	4	1
Tripoli à Damas (comme 1°)....	Césarée, Anebta.....	6	1
Damas à Banias (directement)...	Anebta, Samarie, Naplouse.....	2	1
Banias à Hasbeya.....	Naplouse, Jérusalem (comme 4°).	1	2
Hasbeya, mont Hermon, Racheya.	Jérusalem à Jafa (comme 5°)...	1	17
Racheya, Chalcis (Néba Andjar).		1	
Chalcis, Beyroul.....		1	
Beyroul (séjour, excursions)....		3	
	Total.....		66 j.

CHAPITRE DEUXIÈME.

SYRIE SEPTENTRIONALE

ROUTE 98.

DE MERSINA A BEYROUT,

PAR LES ÉCHELLES DE SYRIE.

249 milles ou 851. marines. = 450 kil. —
Trajet en 84 h. y compris les temps de relâ-
che.

En quittant Mersina, le navire se dirige à l'E. - S. - E. parallèlement à la côte jusqu'au cap Kara-tach (ancien cap Mégarsus), qui limite au N.-O. le grand golfe d'Alexandrette; et, après avoir doublé ce cap (30 milles), cingle presque directement à l'E. pour mouiller devant le petit port de

Alexandrette, en turc *Iskendéroun*, l'antique *Ἀλεξανδρούπολις Ἰσκιον*, (63 milles, — 211. marines ou 85 kil. de Mersina). Iskendéroun est située sur la partie sud du golfe. Quelques historiens pensent que c'est précisément là que se trouvait l'ancienne Myriandrus de Xénophon et d'Arrien; d'autres, au contraire, croient que cette dernière ville était à 10 kil. plus à l'O., au lieu actuellement appelé Puits de Jacob. Ces deux assertions sont également dénuées de preuves. Quoiqu'il en soit, Alexandrette paraît devoir son nom à Alexandre le Grand; elle n'a marqué dans l'antiquité par aucun événement. Elle est située dans une petite plaine basse et marécageuse, bornée de tous côtés par des hauteurs abruptes, couvertes d'arbres nains, et se compose d'une trentaine de cabanes et de quelques maisons habitées par les agents consulaires européens.

Au point de vue sanitaire, Alexandrette est un séjour dangereux;

les eaux n'y ont pas d'écoulement et les fièvres paludéennes y sont à craindre. C'est pour éviter cet inconvénient que les Européens, obligés par leurs affaires de venir à Alexandrette, résident ordinairement à **Bailan**, charmant village à 2 h. 30 d'Alexandrette, aussi salubre que cette dernière l'est peu. Bailan est située à 2 h. environ de cette gorge de l'Amanus que les anciens appelaient **Pylæ - Syriae** (Portes de la Syrie). C'est en effet l'unique passage qui puisse donner accès en Syrie, quand on y vient par le Nord. C'est par là que pénétrèrent Alexandre le Grand et les bandes de la première croisade. On y trouve une mosquée construite par le sultan Sélim, un khân élevé par Soliman le Magnifique, les ruines d'une église, celles d'un aqueduc et les traces encore visibles d'une voie romaine.

Paquebots à vapeur de quinzaine en quinzaine. *Messageries françaises* pour Lattakiéh, Tripoli, Beyroul, Jaffa et l'Égypte le samedi; — pour Mersina, Rhodes et Smyrne le mardi. — *Lloyd autrichien* pour Lattakiéh et Beyroul le vendredi, — pour Mersina et Chypre le samedi.

En continuant vers le S. et longeant le golfe d'Alexandrette, on aperçoit quelques ruines, ce sont celles d'**Arsus**, l'antique **Rhosus** de Strabon. Ce point dépassé et à 36 milles environ d'Alexandrette, le navire double le cap Ras-el-Khinzir (la tête du porc), l'ancien rocher de Rhosus (*ῥόσος*), qui forme l'extrémité S. du golfe d'Alexandrette. Ce cap, élevé de 1 600 mètres à pic au-dessus du niveau de la mer, termine brusquement