

d'orateur qui raconte ou chante une histoire merveilleuse ou un roman populaire. Quoique ces récits soient peu variés, ils n'en captivent pas moins toujours l'attention et l'intérêt des auditeurs. La parole des conteurs est animée, leur geste expressif, le ton habituel du récit est une sorte de demi-récitatif. Ils s'accompagnent ou se font accompagner d'un instrument à cordes, comme d'une basse continue sur laquelle la voix se détache avec plus de force et d'éclat. Ces conteurs forment une corporation partagée en plusieurs catégories, à chacune desquelles est attribuée une classe de récits dont le conteur ne doit pas sortir. Trois romans poétiques font principalement les frais de leurs récits: les Aventures d'Abou-Zeïd, le Roman de Zahir et l'histoire d'Antar. Quelquefois le maître du café paye les conteurs pour attirer la foule; mais en général leur rétribution repose sur la générosité des auditeurs.

Danseuses et chanteuses. Un divertissement de plus haut goût et d'une nature plus intime est celui des danseuses (*ghaziyéh*). Elles appartiennent à une tribu particulière appelée Ghawâzi. Les voyageurs les ont souvent confondues avec les chanteuses (*alméh*, plur. *awâlim*), avec lesquelles elles n'ont rien de commun, si ce n'est que les unes et les autres sont également appelées dans l'intérieur des maisons des riches pour y faire montre de leurs talents. A certains égards les danseuses ont une réputation beaucoup plus fâcheuse que les chanteuses; ce sont, à vrai dire, les courtisanes avouées du Caire. Là, comme partout, il y en a de toutes les classes. Celles du premier rang sont très-belles, très-parées, et naturellement les représentations qu'elles vont donner chez les grands ou les étrangers se payent en proportion. Elles dansent par groupes de deux ou de quatre; néanmoins quoiqu'elles mettent une certaine symétrie dans leurs mouvements, il ne faudrait pas s'attendre à les voir former des figures et des tableaux réguliers.

Lorsqu'elles se présentent sur le *dourka*, elles commencent à faire quelques pas en agitant au-dessus et autour de leur tête de petites cymbales de cuivre, qu'elles tiennent du pouce et du médium de chaque main et dont elles jouent avec beaucoup d'expression. Ce prélude achevé, la danse commence. Alors les jambes demeurent immobiles, de même que la partie supérieure du corps, excepté les bras qu'elles écartent, qu'elles arrondissent, qu'elles baissent ou élèvent, suivant les diverses phases du sentiment lascif qui semble les animer. Agités par une trépidation incessante, que tour à tour elles accélèrent avec une audacieuse énergie ou ralentissent languissamment, les hanches et les reins, assouplis à tous les mouvements, expriment sans retenue toutes les sensations physiques; c'est le *vibrabunt sine fine prurientes lascivos docili tremore lumbos* des filles de Gadès, tel que le décrit Martial. Elles ont du reste plusieurs espèces de danses. L'une, c'est la plus hardie et la plus brutale, est exclusivement empreinte du génie égyptien; une autre, mêlée de quelques pas, paraît combinée avec la danse grecque; une troisième est connue sous le nom de danse des guêpes (*nahléh*). Les danseuses feignent d'avoir été piquées par l'insecte, et au milieu de leurs mouvements elles le cherchent sur toutes les parties du corps, se dépouillent un à un de leurs légers vêtements, dont elles ne conservent qu'un voile transparent et mal as-

sujetti. Quand la danse est arrivée à son plus haut point d'excitation, il y a des moments de repos pendant lesquels les danseuses viennent agacer les spectateurs. Leurs provocations s'adressent surtout au principal invité. Une manière galante de témoigner sa satisfaction est d'humecter du bout de la langue de petites pièces d'or qu'on leur applique au front, sur la gorge, sur les bras, etc.

Ces danseuses sont de toute antiquité en Égypte, car on les voit représentées sur les monuments des Pharaons.

Psylles. Nous ne dirons rien des diverses sortes de baladins, escamoteurs, théâtres de marionnettes, etc., qu'on peut rencontrer dans les rues du Caire et qui ressemblent beaucoup à ceux de nos villes; mais une classé d'hommes qui, sans être absolument particulière à l'Égypte, s'y voit maintenant plus habituellement qu'ailleurs, est celle des charmeurs de serpents. En ceci, comme en bien d'autres prodiges, le charlatanisme peut sans doute se mettre souvent de la partie; néanmoins il reste des cas, et en grand nombre, où toute supercherie a paru impossible, et où les *psylles*, comme les anciens les nommaient, semblent exercer sur les reptiles une fascination véritable. L'industrie de ces hommes est de reconnaître si des serpents sont cachés dans une habitation, de les évoquer, de les attirer à eux, et d'en débarrasser la maison. En apparence, ils semblent n'employer pour cela qu'une simple formule: « Je vous adjure, au nom d'Allah; que vous soyez au-dessus de nous ou au-dessous, sortez. Je vous adjure par le plus grand des noms. Si vous obéissez, montrez-vous; si vous n'obéissez pas, mourez! mourez! mourez!» Et alors on voit le serpent sortir, ou du plafond, ou des fissures de la muraille, et se laisser prendre par le charmeur, qui le met dans son panier et l'emporte. Quelque explication qu'on donne du fait, la réalité en a été souvent constatée.

Nous aurions encore bien des détails de mœurs intéressants à signaler au voyageur, tels que les cérémonies des mariages, des enterrements, les *mariages à la copte*, ces singuliers contrats où l'on prend une femme pour un mois, deux mois, et dont quelques Européens ont même profité; les fêtes religieuses, celle du Khalig ou de l'inondation, celle du Dosséh (piétinement) où le cheikh des derviches saadites passe à cheval sur une foule de fanatiques étendus sur le sol, etc., etc, mais on comprend que de pareils tableaux nous entraîneraient trop loin. Ce sont de ces choses qu'il vaut mieux voir que lire. On trouvera d'ailleurs des détails amusants sur tous ces sujets dans la plupart des ouvrages des voyageurs pittoresques (Gérard de Nerval, Maxime du Camp, Alexandre Dumas, etc. etc.).

Section V.—Manière de voyager, saison favorable, hygiène, etc.

§ 1.—Communications maritimes, chemins de fer, poste.—Trois services réguliers de paquebots à vapeur sont établis entre l'Europe et l'Égypte. Les *Messageries impériales françaises* envoient tous les 15 jours un paquebot direct de Marseille à Alexandrie, touchant à Malte, trajet en 7 à 8 jours, et réciproquement d'Alexandrie à Marseille. La

Compagnie péninsulaire et orientale anglaise envoie également tous les 15 jours un paquebot direct de Marseille à Alexandrie, trajet accéléré en 5 jours seulement, et un paquebot indirect partant de Southampton, touchant à Gibraltar et Malte, trajet en 12 jours. Ces deux paquebots, consacrés au service de la malle de l'Inde, ont rarement de la place pour les voyageurs, qui ne se rendraient pas à cette destination. Ils sont toujours encombrés, manquent du confortable auquel sont habitués les Français, et leur prix est très-élevé, d'autant plus qu'on n'y délivre de secondes classes qu'aux domestiques. Enfin le *Lloyd autrichien* envoie aussi de Trieste à Alexandrie un paquebot accéléré, touchant à Corfou seulement, et qui fait le trajet en 5 à 6 jours. Ce paquebot est également chargé du service de la malle de l'Inde. Mais il est moins encombré, moins cher, et aussi accéléré; c'est en définitive le mieux fait de tous les services d'Égypte. De Constantinople à Alexandrie, il existe aussi des services réguliers. Les *Messageries françaises* ont une ligne indirecte par la côte de Syrie, trajet en 17 jours, de quinzaine en quinzaine. Le *Lloyd* a une ligne directe de quinzaine en quinzaine, touchant à Dardanelles, Smyrne et Rhodes, trajet en 4 à 5 jours. La ligne des côtes de Syrie ne va jusqu'en Égypte qu'à certaines époques de l'année. Pour les jours et les tarifs, voyez Alexandrie p. 958, et introduction générale.

L'Égypte possède un *chemin de fer* faisant le service journalier entre Alexandrie, le Caire et Suez (V. R. 162), avec les embranchements de Ben'el-Assal à Zaggazig, de Tantah à Samanoud (le point de la ligne le plus rapproché de Damiette) et le tronçon d'Alexandrie à Mariout réservé au vice-roi, et au service de sa résidence à Mariout. Le chemin de fer est aujourd'hui la seule voie de communication en usage dans la basse Égypte, et a fait abandonner les autres routes. Les voyageurs, qui désireraient parcourir les parties du Delta qu'il n'atteint pas encore, trouveront facilement des bateaux pour ces excursions.

Poste.—Les rapports avec l'Europe, la Syrie et la Turquie ont lieu au moyen des paquebots autrichiens, français et anglais; à l'intérieur, il existe une *poste européenne* sur tout le trajet du chemin de fer d'Alexandrie à Suez; elle a au Caire un bureau, où sont expédiées les lettres arrivées à Alexandrie par les paquebots-poste (elles doivent être affranchies jusqu'à Alexandrie; le prix d'une lettre simple est d'une piastre au tarif), et une *poste indigène* pour toute l'Égypte jusqu'à Khartoum. Une lettre arrive du Caire à Thèbes en 7 jours, à Assouân en 9 jours. Il faut remettre les lettres aux consuls qui les transmettent à l'autorité locale. Dans l'intérieur du pays, il faut retirer ses lettres chez les *Moudirs* ou chez les agents consulaires.

Le télégraphe électrique est à la disposition du public d'Alexandrie, au Caire et à Suez. Le prix d'une dépêche de 25 mots est de 5 francs entre deux de ces points, et de 10 fr. d'Alexandrie à Suez.—Un télégraphe sous-marin est établi de Suez à Aden. On compte le prolonger jusqu'aux Indes, en même temps qu'Alexandrie sera reliée à Malte.

§ 2.—*Passe-ports, douane, consuls, papiers de crédit, hôtels.*—Les passe-ports européens ne sont demandés qu'à Alexandrie, encore sont-

ils exigés plutôt par les consuls, auprès desquels ils servent de titre d'introduction, que par les autorités égyptiennes. Dans l'intérieur du pays, on n'en a jamais besoin; il est même inutile de se munir de *teské-rés* ou de *firmans* du gouvernement indigène, à moins qu'on n'ait en vue quelque but spécial, tel que des fouilles, des découvertes à entreprendre, qui demandent alors l'autorisation et la protection des autorités locales. La douane n'est guère plus sévère, et un léger *baghchich* donné aux employés les rend encore plus accommodants.

La France a en Égypte un consul général résidant à Alexandrie, et jouissant des prérogatives diplomatiques, un consul au Caire, et plusieurs agents consulaires en différentes localités, à Thèbes, aux ports de la mer Rouge, etc. Ce sont les protecteurs naturels des voyageurs français, et il ne faut jamais craindre de réclamer leurs bons offices pour obtenir les permissions de visiter les mosquées et pour sanctionner les contrats passés avec les drogman, les reïs (patrons de barque), etc.—Alexandrie et le Caire sont les seules villes sur lesquelles on puisse d'une manière certaine se procurer du papier de crédit. Nous citerons à l'article Alexandrie le nom des banquiers principaux. Quant à la dépense du voyage en Égypte, tout ce qu'on peut ajouter à ce que nous avons dit dans notre introduction générale, c'est qu'une excursion de trois mois en Égypte, aller et retour en Europe, peut revenir, dans les conditions ordinaires, à 3 ou 4 000 francs, si l'on prend les premières classes des chemins de fer et du paquebot, et que cette somme peut se réduire considérablement si l'on prend les secondes classes, et qu'on remonte le Nil en compagnie avec d'autres voyageurs. Le voyage du Nil monte à lui seul à un minimum d'environ 1800 francs, dépense générale qui peut se partager entre plusieurs voyageurs, le nombre de ceux-ci n'apportant guère d'augmentation que sur le prix de la nourriture.

Hôtels.—On trouve à Alexandrie et au Caire des hôtels tenus à l'européenne, avec un confortable suffisant, et à des prix relativement modérés (10 à 12 fr. 50 par jour). Nous indiquerons, à l'article *Caire*, les conditions auxquelles un étranger pourrait s'y installer d'une manière plus durable. Pendant le voyage du Nil, le voyageur habite ordinairement sur sa cange, et si, pendant quelques excursions, il se voit dans la nécessité de chercher un abri chez les habitants, il trouve partout l'hospitalité moyennant un *baghchich*.

§ 3. *Aniers, dromadaires, drogman de place, voyage du Nil.*—L'âne est depuis longtemps la monture traditionnelle des Français en Égypte: bien que le cheval ne leur soit plus interdit comme autrefois, l'âne est presque exclusivement employé pour les courses journalières des grandes villes, ou les excursions dans leurs environs immédiats. Dans toutes les rues principales, sur toutes les places d'Alexandrie et du Caire, on trouve des ânes de louage, que leurs conducteurs vous offrent à l'envi. L'ânier est ordinairement un enfant ou un jeune garçon vêtu d'une mauvaise chemise bleue, coiffé d'un vieux *tarbouch* presque décoloré, et qui court nu-pieds après sa monture pour l'exciter de la voix et du bâton, pendant que par ses cris, il prévient et fait ranger les passants. Les cris des âniers forment un vocabulaire

qui apprendra au voyageur un grand nombre de mots usuels : *Ia weled!* *Ia bent!* (toi le garçon! toi la fille!) *waa! waa!* (gare!) *reglak!* (tes pieds) *yeminak!* (ta droite!) *chmalak!* (ta gauche!), etc. Certains d'entre eux écorchent quelques mots de français et d'italien, et sont, dans un grand nombre de cas, des drogman suffisants pour courir les rues. Quant à l'âne, ce n'est pas sans raison qu'on a vanté ses services : l'âne de la haute Égypte surtout, malgré sa petite taille, est remarquable par son ardeur ; son trot serré et menu rend son allure infiniment douce, et il faut à peine l'exciter pour le mettre au galop. Son seul défaut est de butter souvent des pieds de devant, aussi doit-on avoir toujours l'œil à ses oreilles et ne pas trop engager ses pieds dans les étrières, pour pouvoir sauter en avant et se retrouver sur ses pieds quand cet accident se produit. Du reste, comme les pieds touchent presque à terre, la chute ne saurait être grave, et n'excite jamais que les rires des assistants ou du cavalier désarçonné.

Bien que l'Égypte soit la terre classique du chameau et du dromadaire, le voyageur a rarement occasion d'en faire usage actuellement sur le sol même de l'Égypte ; depuis l'établissement du chemin de fer de Suez, le voyage d'Arabie ne commence qu'à cette dernière ville. C'est au Caire toutefois qu'il faut se munir d'un drogman, de chameliers, d'une escorte, toujours par l'entremise du consulat. En dehors du voyage d'Arabie, ce n'est guère que pour l'excursion aux oasis, ou à Koçêir, que l'on fera usage du dromadaire. Nous n'avons rien, du reste, à ajouter aux détails que nous avons donnés p. 608 à 610 sur cet animal singulier et sur la manière de le monter.

Les *drogmans de place* sont en Égypte ce qu'ils sont dans le reste de l'Orient. C'est dans les grands hôtels du Caire qu'on trouvera les meilleurs pour le voyage de la haute Égypte ou du Sinaï. Nous ne pouvons que répéter à leur égard les instructions données p. 603 et 604.

Le voyage véritablement spécial à l'Égypte, c'est le voyage sur le Nil. Il ne peut plus être fait que dans une barque particulière. Il y a quelques années, les voyageurs ont pu, pendant quelque temps, se servir des bateaux à vapeur de la compagnie des transits ; c'était une ressource précieuse pour les voyageurs pressés par le temps, puisqu'ils pouvaient ainsi faire en 20 jours le voyage du Caire à Assouân (350 kil.) ; l'économie était aussi considérable, et si l'on voyait la haute Égypte avec moins de détails et moins de loisir que par le mode actuel, bien des voyageurs, qui reculent aujourd'hui devant la dépense de temps et d'argent, pouvaient en prendre un aperçu général, ce qui vaut infiniment mieux que de n'avoir rien vu. Cette ressource, disons-nous, n'existe plus, le gouvernement égyptien ayant eu la faiblesse de céder aux réclamations des bateliers du Nil et de sacrifier l'intérêt général aux clameurs d'une corporation. Espérons qu'à une époque prochaine, on verra se rétablir des services à vapeur pour remonter le Nil.

Aujourd'hui il y a deux arrangements à faire pour ce voyage : la première manière est de s'entendre au Caire avec un drogman, qui se charge de transporter sur un bateau à voile soit le voyageur seul, soit une compagnie, jusqu'à Thèbes et à Syène, et de fournir la nour-

riture pendant le trajet ; la seconde est de louer soi-même un bateau et de le pourvoir des approvisionnements nécessaires.

Dans le premier cas, c'est-à-dire si l'on fait un marché à forfait avec un drogman, on passe devant son consul un contrat où les obligations et les droits respectifs sont soigneusement stipulés. Tout doit y être prévu et déterminé, la grandeur du bateau, le nombre de personnes pour lequel il sera approprié, le nombre de repas, et pour chaque repas le nombre des plats et la qualité des vins. Toutes les dépenses accessoires, en ce qui regarde les baghechich, les guides, les ânes et les chevaux pour les excursions aux temples et aux tombeaux, doivent être mises à la charge du drogman. Il faut déterminer de combien de jours on veut disposer pour la visite des ruines et pour les excursions plus éloignées, si l'on en projette, ainsi que le temps où l'on veut être ramené au Caire. Sur la somme convenue, la moitié ou les deux tiers sont comptés en passant le contrat, le reste est payé au retour. Voici le modèle d'un contrat de ce genre :

Contrat avec un drogman.

« Nous soussignés N... et N..., sommes convenus aujourd'hui avec le drogman N... de faire avec lui un voyage en remontant le Nil, et nous avons arrêté les conditions suivantes :

1. Le drogman N... s'engage à se pourvoir d'une cangé (ou autre sorte de bateau qu'il faut déterminer, voyez ci-après) spacieuse (on peut déterminer la grandeur) et commodément équipée, avec un tendelet et une chaloupe, pourvue en outre de lits, de linge de lit, de tables, de chaises, de vaisselle, de verres, de vases à filtrer, et de tous les autres objets que l'on doit fournir à des passagers de première classe.

2. Le drogman N... s'engage à fournir toutes les provisions de bouche, les vins et les liqueurs, les bougies et les lampes nécessaires pour le voyage, et à donner chaque jour, tant au déjeuner qu'au diner, autant de services que les soussignés le demanderont (à moins qu'on ne les détermine d'avance, ainsi que la nature des vins et des liqueurs, comme il a été dit).

3. Le drogman N... s'engage à se fournir d'un cuisinier, d'un domestique et d'un aide pour laver le linge et tenir propres les chambres des voyageurs, et à les payer pendant toute la durée du voyage.

4. Le drogman N... s'engage à conduire, dans ces conditions, MM. N... et N..., avec leurs femmes et leurs en-

fants, jusqu'à Assouân, et à les ramener au Caire ; à leur donner quinze jours de séjour à terre pendant le voyage (ou tout autre nombre que l'on voudra stipuler), partout où il leur plaira de s'arrêter, et à leur procurer des guides et des ânes pour visiter tous les endroits qu'ils voudront voir.

5. Pour remplir les obligations déterminées par les paragraphes précédents, le drogman N... reçoit de MM. N... et N. la somme de 5 600 fr. en or, dont moitié payée maintenant, et le surplus quand on sera de retour au Caire.

6. S'il arrivait que MM. N... et N... s'arrêtassent plus longtemps dans leurs diverses stations qu'il n'est stipulé à l'art. 4, MM. N... et N... s'engagent à payer au drogman N... la somme de 90 fr. pour chaque jour qui dépasserait le terme fixé.

7. Si les susdits voyageurs, après leur arrivée à Assouân, avaient le désir d'aller jusqu'à la seconde cataracte, le drogman N... promet de les y conduire dans le même bateau et dans les mêmes conditions. De leur côté, MM. N... et N... lui payeront, pour le voyage de la première à la seconde cataracte, retour compris, voyage pendant lequel il leur sera donné trois journées de séjour en tels lieux qu'il leur plaira de choisir, la somme de 1 700 fr. Et s'ils désiraient, pendant ce voyage au-dessus de la pre-

mière cataracte, s'arrêter à terre plus de trois jours, ils s'engagent à lui compter 75 fr. pour chaque jour d'excédant.

8. Il est bien entendu que le drogman N. prend à sa charge tous les présents qu'il pourra y avoir à faire pendant le voyage, aussi bien que toutes dépenses de gardiens, d'équipage supplémentaire pour le service du bateau au passage des rapides d'Assouân et de Philæ, de baghchich à

donner aux hommes d'équipage, aux capitaines et aux pilotes, soit dans le cours, soit à la fin du voyage.

9. Le bateau sera complètement équipé et prêt à mettre sous voile dans cinq jours à partir d'aujourd'hui.

Fait au Caire, le...

Les signatures.

Habituellement six personnes se réunissent pour un voyage de ce genre: dans ce cas, la dépense pour chacun est d'un peu plus de 900 fr. pour le voyage du Caire à Assouân et retour, et de 1200 fr. si l'on pousse jusqu'à la seconde cataracte. Naturellement, si la compagnie est moins nombreuse, la part de chacun devient plus forte. Pour un voyageur seulement, elle serait à peu près doublée.

L'autre méthode, ainsi que nous l'avons dit, est de se rendre à Boulâk en compagnie de son drogman, et là, parmi les barques qui sont à l'ancre (dahabièh, canges ou autres), d'en choisir une, de la prendre en location, de la munir des provisions et autres choses nécessaires pour un voyage de huit semaines ou plus, de se faire, en un mot, le patron temporaire de la barque et de l'équipage pour le temps que doit durer l'excursion. Dans le choix d'une barque, il faut s'assurer avant tout qu'elle est à l'eau depuis peu de temps, et qu'elle a été récemment peinte à l'intérieur. Ces deux conditions sont des garanties essentielles contre l'envahissement des rats et des insectes. On s'assurera également que rien ne manque, ni sur le pont, ni dans les cabines, ni dans la voilure; il est bon aussi de savoir quelle est la réputation du reis (le patron), et, enfin, si l'embarcation est comptée parmi les bons voiliers. La barque sera munie d'une chaloupe (très-importante dans certains cas pour aller à terre pendant que la cange continue sa route, ou pour ne pas être obligé de se mettre à l'eau dans le limon, où la cange ne pourrait aborder). Toute constatation faite, on se rendra alors au consulat, où le contrat doit être passé et écrit en double, avec le sceau du consul. Le voyageur gardera sa copie avec lui pendant le voyage. Le coût de l'acte et des copies ou traductions qu'on en peut faire est taxé. Voici, comme dans le cas précédent, le modèle d'un de ces contrats :

Contrat avec un reis.

1. Aujourd'hui (les dates) le reis N... de Boulâk, loué à M. N... une barque du tonnage de 200 ardebs, pour aller du Caire à Assouân, au prix de 1000 fr. pour tout le voyage de soixante jours, à partir (désignation du jour). Sur ce prix, 600 fr. sont payés actuellement, et le reste à l'heureux retour du voyageur.

2. L'équipage doit se composer de 8 hommes, d'un pilote et d'un reis, tous

sains de corps, robustes, et soumis de tout point aux ordres du voyageur. Nul d'entre eux ne pourra quitter la barque sans l'autorisation de M. N... Si l'un des hommes venait à quitter indûment la barque ou se trouvait hors d'état de travailler à la manœuvre, il serait immédiatement remplacé. Quand M. N... le désirera, le reis mettra à sa disposition un ou deux matelots pour l'accompagner à terre, dans les

courses qu'il aura à faire (utile pour passer les ruisseaux, porter les armes, le gibier, etc.)

3. On ne lèvera jamais l'ancre qu'à la volonté de M. N... En remontant le fleuve on voyagera jour et nuit quand le vent sera favorable; mais quand il sera contraire ou calme, on tirera la barque à la corde, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil (on fait ainsi environ six lieues par jour), et, en ce cas, le reis devra s'arrêter chaque soir, ne relâcher que près de villages sûrs, et avoir toujours deux hommes de garde.

4. Le reis s'oblige à laisser à M. N... douze jours pour visiter les endroits où il désirera s'arrêter; M. N..., s'il voulait séjourner plus longtemps, s'oblige à payer au reis, pour chaque jour de surplus, une somme proportionnée à celle qui est stipulée

au présent contrat (20 fr. ou 96 piâtres). 5. M. N... s'engage, de son côté, à permettre au reis de séjourner 24 heures à Siout et à Esneh, pour y acheter des provisions et y faire cuire du pain.

6. Si, par suite de mauvais temps ou de tout autre motif extraordinaire non causé par le voyageur, le voyage durait plus de soixante jours, y compris les douze jours stipulés à l'art. 4 et les deux jours de l'art. 5, M. N... n'aurait pas à en tenir compte au reis.

7. Le propriétaire du bateau n'a droit à aucun dédommagement pour les accidents qui pourraient survenir pendant le voyage et les dégâts qui en résulteraient pour le bâtiment.

8. Le reis ne devra prendre à bord ni marchandises, ni voyageurs.

Signatures.

Les barques qui naviguent sur le Nil varient de forme, de grandeur et de nom. Les plus grandes sont les *djerms*, dont on ne se sert guère que durant l'inondation, ou pour les voyages d'Alexandrie aux ports de la Méditerranée. Elles jaugent depuis 800 jusqu'à 2000 ardebs et plus. Elles ont deux mâts et de grandes voiles latines, comme la généralité des barques du Nil. Le *mâdil*, appelé aussi *khyds*, ne diffère de la *djerm* que par de moindres dimensions. Les barques les plus habituellement usitées pour les voyages du Nil sont le *maasch*, ou *rahleh*, le *dahabièh* et la cange (*kanghèh*). Ils ne diffèrent que par les dimensions. La cange est la plus petite des trois; le *dahabièh*, qui tient le milieu, est le plus communément employé.

Le *prix de location* d'une barque se règle sur sa grandeur et son équipement, et aussi sur l'époque de l'année. Une barque très-grande et parfaitement tenue, coûtera de 12 à 15 et jusqu'à 1800 fr. par mois. Un *dahabièh* de 200 à 250 ardebs, plus simplement équipé, ne coûtera en décembre que de 8 à 900 fr.; mais en octobre et novembre, on ne le payera pas moins de 1000 fr. En janvier, où le nombre des voyageurs est beaucoup moindre, on pourra trouver une barque au prix de 500 fr. par mois. La solde de l'équipage est comprise dans le prix; mais il est d'usage de donner un mouton à Siout et à Esneh ou à Syène, et d'accorder une légère gratification, que les matelots réclament en arrivant dans toutes les villes. Le baghchich de l'équipage ne devant pas dépasser 30 à 40 fr. en tout, il faudra proportionner à cette somme ce qu'on donnera chaque fois. Il est d'usage d'inviter le reis à dîner de temps en temps; il est très-sensible à cet honneur. On fait un contrat particulier avec le drogman, en tant que drogman, lui payant une somme convenue pour le voyage (soit 500 fr. pour deux mois) et un salaire prévu pour les jours qui dépasseraient le temps convenu (soit 20 fr. par jour); il s'engage à fournir les meubles, le

linge de table, de toilette et de nuit, et les ustensiles de cuisine.

Reste l'article de l'approvisionnement. Les indications suivantes sont une mesure convenable pour trois personnes et un voyage de huit semaines. Beaucoup de drogman remplissent en même temps l'office de cuisinier; autrement, il faut en engager un, qui coûtera de 100 à 120 fr. par mois.

Approvisionnement d'une barque

POUR TROIS PERSONNES ET UN VOYAGE DE HUIT SEMAINES.

20 oka de riz.	2 oka d'huile à brûler.
15 — macaroni et vermicelle.	2 bouteilles de vinaigre.
30 — farine de froment pour le pain.	4 boîtes de sardines.
18 — pommes de terre!	2 — moutarde.
2 — haricots blancs.	60 bouteilles de vin.
2 — lentilles.	20 — bière.
6 — oignons.	8 — eau-de-vie.
2 — orge mondé.	8 — rhum.
2 — gruau.	4 oka de bougies.
Poules, œufs, beurre, viande de mouton et de bœuf.—On ne fera ces sortes de provisions que d'une station à une autre.	6 — tabac djébéli.
2 oka de pâte d'abricots.	Cigares.
1 — gros raisin sec.	Verres.
1 — amandes.	Tasses à café.
1 — prunes sèches.	6 tasses à café turques.
300 oranges.	Assiettes, plats, soupières, couverts, etc.
50 citrons.	Linge de lit, de table et de toilette.
Chocolat.	2 flambeaux.
4 oka de sucre.	1 lampe.
1 flacon de sauce à poisson.	Ne pas oublier, pour les achats dans les villages, un sac de 500 piastres en petites pièces.
4 boîtes de conserves de légumes verts.	Résumons ces dépenses :
1 cabillaud sec.	Équipement et provisions, environ 700 f.
Fromages.	Location de la barque pour 60 jours..... 1000
4 oka de biscuits.	Salaire du drogman, s'il remplit en même temps l'office de cuisinier. 400
8 — café.	Provisions achetées en route.... 300
1 — thé.	Guides, ânes, chevaux, baghchich, etc..... 200
2 livres de sel blanc (dans une boîte de fer-blanc).	
Épices, poivre, etc.	
2 oka de savon pour le linge.	
1 cruche d'huile d'olive.	
	Total pour trois personnes. 2600 f.

On peut toutefois réduire cette somme avec quelques exigences de moins quant au nombre de matelots (6 suffisent à la rigueur), au nombre des repas, etc. Trois de nos amis ont pu, d'octobre en décembre, faire en un peu moins de deux mois le voyage d'Assouân aux conditions suivantes : pour le reis, 825 fr.; pour le drogman, qui n'avait fourni que le linge, les lits et les ustensiles de cuisine, 500 fr.; la nourriture prise en route avait monté à 400 fr.; les provisions emportées du Caire à 200; faux frais et baghchich, 100 fr.; en tout 2 025 fr., ou 680 fr. par personne. Seul on payerait à peu près autant, sauf une légère diffé-

rence sur la nourriture. — Quand on est pressé par le temps, il faut faire prix pour le voyage aller et retour, et non à tant par mois, car alors l'intérêt du reis serait de perdre du temps.

Il est de règle qu'en remontant le fleuve, les descentes à terre pour visiter les monuments sont subordonnées au vent. Si le vent le permet, ou que rien ne presse le voyageur, on visitera en allant les localités d'un intérêt secondaire, plutôt que Thèbes, qu'il est bon de réserver pour le retour, afin d'y consacrer autant de temps que possible, outre qu'après celles-ci, les autres ruines perdent de leur intérêt, au moins pour le plus grand nombre des voyageurs.

On pourrait étendre beaucoup les recommandations; mais il faut laisser quelque chose à la réflexion et aux circonstances. Maintenir son autorité vis-à-vis de l'équipage, tout à la fois avec fermeté et avec justice, et ne jamais laisser ses hommes se relâcher sur l'article très-essentiel du lavage journalier et de la propreté de la barque, ce sont les deux choses qui importent avant tout.

§ 4. — Saison favorable, hygiène, impression générale. — La meilleure saison pour visiter l'Égypte est l'automne ou l'hiver. On peut visiter la basse Égypte à peu près en toute saison, sauf en été, où les chaleurs sont trop fortes, et où le pays est couvert par l'inondation. En octobre et novembre, les grandes chaleurs sont passées, et l'on aura le spectacle de l'inondation à sa période décroissante. Le voyage de la haute Égypte doit être fait de la fin d'octobre à la fin de mars ou plus tard. Comme la première partie du voyage doit se faire à la voile, en remontant le fleuve, il faut éviter autant que possible l'époque où règnent les vents du sud (mars-juin) qui rendraient le trajet interminable, et surtout les mois de mai et de juin, qui sont les plus exposés au *khamsin* et au *sémoum*. L'époque choisie pour voir l'Égypte doit, du reste, se combiner avec les projets ultérieurs du voyageur. Si, par exemple, il se propose de visiter ensuite le Sinaï et la Syrie, il devra revenir de la haute Égypte à la fin de février, consacrer le mois de mars à la péninsule arabique, pour arriver en avril dans la Palestine méridionale. Réciproquement, le voyageur arrivant de la Palestine ou du Sinaï devra être au Caire vers le milieu de janvier au plus tard, et partir immédiatement pour la haute Égypte. Le moins que l'on puisse donner à l'Égypte, c'est trois mois.

C'est surtout en Égypte que le voyageur devra suivre dans toute sa rigueur les règles d'hygiène posées dans notre introduction générale. Il devra se garder de l'extrême chaleur, en ne s'aventurant pas au soleil pendant les heures chaudes du jour; éviter les coups de soleil, qui peuvent être mortels, en se couvrant avec soin la tête d'un épais tarbouch, et même, dans la haute Égypte, de plusieurs tarbouchs superposés, et en ombrageant le front, le cou et les épaules sous les plis d'une épaisse kouffieh; se prémunir contre l'éclat de la lumière et contre les ophthalmies, en portant des conserves bleues, ou un voile de soie vert ou bleu; porter de la flanelle sur la peau, et surtout une ceinture sur le ventre, pour éviter les refroidissements brusques et la diarrhée; combattre celle-ci dès le début, comme la dysentérie et la fièvre intermittente. (V. Introduction générale.) C'est surtout par

une alimentation modérée, par des vêtements entretenant une température égale et douce qu'on en prévient l'invasion. Les personnes malades de la poitrine, qui viennent demander au climat chaud et égal de l'Égypte une guérison attestée aujourd'hui par de nombreux succès, devront se diriger comme il suit : arriver en Égypte, vers la fin de septembre, et s'installer au Caire jusqu'à la fin d'octobre; les malades, qui n'ont encore qu'une atteinte légère, pourront même, sur l'avis des médecins européens du Caire, se contenter du séjour de cette ville, où l'hiver se marque à peine par deux ou trois semaines de pluie. Mais à un degré plus avancé, le climat du Caire serait insuffisant, à partir de novembre il faut se rendre dans la haute Égypte, passer l'hiver sur une cange confortablement équipée, et s'installer à Louksor, à Assouân, etc. Dès le mois d'avril, il faut être revenu au Caire, et retourner promptement en Europe pour éviter les grandes chaleurs de l'été, qui seraient très-funestes et détruiraient le bénéfice obtenu. Il faut passer l'été sous le climat doux de la Provence ou de l'Italie du N., pour revenir à l'automne en Égypte. Deux hivers au moins sont nécessaires pour assurer la guérison.

De tous les pays que nous avons à décrire dans cet ouvrage, l'Égypte est peut-être le plus remarquable, et assurément le plus facile à parcourir. Les paquebots, le chemin de fer, la civilisation européenne, qui a pénétré jusqu'au Caire, la manière douce et confortable de voyager sur le Nil, en font le voyage par excellence pour les femmes et les malades, pour lesquels les excursions dans l'intérieur de la Syrie, de l'Asie Mineure et de la Grèce sont si difficiles et si pénibles. La vue du Delta couvert de prairies verdoyantes à la suite de l'inondation enchante l'homme du nord, qui vient de parcourir les campagnes brûlées de la Syrie, les rochers arides de la Grèce, ou les sables sans fin de l'Arabie. Le Caire, avec son architecture arabe si pure, sa population si pittoresque, mêlée de toutes les races de l'Afrique, frappe et étonne plus encore peut-être que Constantinople; enfin, les pyramides et les temples de la haute Égypte reportent notre pensée dans les profondeurs les plus reculées de l'histoire. La vie un peu monotone que l'on mène sur une cange, en remontant le Nil, est un des meilleurs stimulants à l'étude, et le touriste le plus frivole devient par nécessité un voyageur sérieux. Quelques livres bien choisis deviennent alors une ressource précieuse : il ne faut pas craindre de grossir son bagage de cette manière. Le dessin, la peinture, l'histoire naturelle offriront d'utiles délassements à celui qui craindrait trop les études archéologiques. Tout le monde ne possède pas ces talents ou ces connaissances, mais un des passe-temps qui peuvent rendre le plus fructueux les loisirs de ce long voyage, c'est la photographie, dont les procédés sont à la portée de tout le monde, et qui permet de rapporter une collection de souvenirs aussi précieux pour les savants que pour les gens du monde.

LA BASSE ÉGYPTE.

ROUTE 160.

DE MALTE, DE CORFOU OU DE JAFFA A ALEXANDRIE.

De quelque côté qu'on arrive à Alexandrie par mer, on doit perdre longtemps les côtes de vue. De Malte, on a 3 jours et 4 nuits de navigation, pendant lesquels on entrevoit quelquefois un instant les caps Razat et Mellah, qui appartiennent à la côte d'Afrique. En venant de Jaffa (1 jour et 2 nuits) on aperçoit parfois les bouches de Damiette, si le navire dévie un peu vers le S. Les services accélérés du Lloyd venant de Rhodes (8 h.) ou de Corfou (3 jours et 3 nuits) perdent également la terre de vue, à partir des dernières îles de l'Archipel (Searpanto, Candie). De quelque côté qu'on arrive, la côte d'Égypte ne se voit qu'à une faible distance. C'est une grève basse et sablonneuse, avec des moulins, quelques maigres palmiers et plusieurs forts qui portent les noms de Adjémi, Marabout, el-Kanat, Namousia, etc., un peu plus à l'E. Le premier objet qu'on aperçoit de la pleine mer est, dit-on, la colonne de Pompée : nous avons essayé par deux fois de vérifier cette assertion sans parvenir à reconnaître ce monument, qui nous a paru caché par les navires du port et par le nouveau Phare, grande tour ronde massive, qui frappe au premier abord. A l'E. du phare se montrent les bâtiments du séraï, une partie de la ville turque et enfin le fortin et le petit phare de l'E., qui répond à l'antique Pharos. Les deux monticules qui portent les forts Napoléon et Caf-

farelli dominent la ville proprement dite.

Les abords du port d'Alexandrie sont difficiles et dangereux : une chaîne d'écueils et de bancs de sable, qui court parallèlement à la côte, ne laisse que des passes étroites et sinueuses; il faut attendre pour les franchir la lumière du jour et l'arrivée d'un pilote du pays. L'intérieur du port est sûr et le mouillage est bon. Un grand nombre de navires s'y pressent, mais celui qui s'attendrait à un spectacle pittoresque éprouverait une grande déception. A part quelques minarets, l'aspect de la ville n'a rien d'oriental, les bâtiments du séraï et de l'arsenal qui se dressent à l'E. sont des édifices modernes sans caractère. Quelques vieilles carcasses de vaisseaux de ligne, débris de la flotte de Navarin, attirent seuls le regard de ce côté. Quand on jette l'ancre, le voyageur n'a donc rien de mieux à faire qu'à songer à son débarquement.

ALEXANDRIE.

I. Renseignements généraux.

Débarquement.— Dès que l'entrée est accordée, des barques vous conduisent à la douane; le prix du débarquement est de 1 fr. à 2 fr., selon la quantité du bagage. La visite de la douane n'est pas sévère; un léger baghchich, glissé dans la main de l'employé (2 ou 3 piastres, 50 centimes), vous met tout de suite en règle. Des omnibus vous attendent pour vous transporter, avec votre bagage, aux principaux hôtels; le prix en est payé aux maîtres des hôtels. On doit les préférer à tout autre moyen de locomotion pour ce premier trajet.