

Claudius bombarnac

Chapitre I
Chapitre II
Chapitre III
Chapitre IV
Chapitre V
Chapitre VI
Chapitre VII
Chapitre VIII
Chapitre IX
Chapitre X
Chapitre XI
Chapitre XII
Chapitre XIII
Chapitre XIV
Chapitre XV
Chapitre XVI
Chapitre XVII
Chapitre XVIII
Chapitre XIX
Chapitre XX
Chapitre XXI
Chapitre XXII
Chapitre XXIII
Chapitre XXIV
Chapitre XXV
Chapitre XXVI
Chapitre XXVII

I

Claudius Bombarnac reporter XX^e Siècle. Tiflis.

Transcaucasie. Telle est la suscription de la dépêche que je trouvai le 13 mai, en arrivant à Tiflis.

Voici le texte de cette dépêche :

Toute affaire cessante à la date du 15 courant Claudius Bombarnac se trouvera au port Ouzoun-Ada littoral est de Caspienne. Là prendra train direct Grand-Transasiatique entre frontière Europe et capitale Céleste-Empire Devra transmettre impressions sous forme chroniques interviewer personnages marquants rencontrés sur parcours signaler moindres incidents par lettres ou télégrammes suivant nécessités de bon reportage.

XX^e Siècle compte sur zèle intelligence activité adresse de son correspondant auquel il ouvre crédit illimité.

Or, c'était le matin même que je venais d'arriver à Tiflis, ayant l'intention d'y passer trois

semaines, puis de visiter les provinces de la Géorgie pour le profit de mon journal, et, je l'espérais, pour celui de ses lecteurs.

Voilà les inattendus, les aléas de l'existence d'un reporter ambulant !

À cette époque, les railways russes étaient reliés à la ligne géorgienne de Poti-Tiflis-Bakou. Après un long et intéressant trajet à travers les provinces de la Russie méridionale, j'avais franchi le Caucase et je comptais bien me reposer dans la capitale de la Transcaucasie... Et voici que cette impérieuse administration du *XX^e Siècle* ne m'accordait qu'une demi-journée de halte dans cette ville ! À peine débarqué, j'allais être obligé de repartir sans avoir eu le temps de déboucler ma valise ! Que voulez-vous ? Il faut bien satisfaire aux exigences du reportage, aux nécessités si modernes de l'interview !

J'étais studieusement préparé, pourtant, largement approvisionné de documents géographiques et ethnologiques, relatifs à la région transcaucasienne. Donnez-vous donc la peine d'apprendre que le bonnet de fourrure en forme de turban, dont se coiffent les montagnards et les Cosaques, s'appelle « papakha », que la redingote froncée à la taille, où s'accrochent les cartouchières latérales, est nommée « tcherkeska » par les uns et « bechmet » par les autres ! Soyez donc en mesure d'affirmer que le Géorgien et l'Arménien se coiffent de la toque en pain de sucre, que les marchands revêtent la « touloupa », sorte de pelisse en peau de mouton, que le Kurde ou le Parsi portent encore la « bourka », manteau en tissu pelucheux, rendu imperméable par son apprêt !

Et la coiffure des belles Géorgiennes, le « tassakravi », composé d'un léger ruban, d'un voile laine, d'une mousseline, qui encadre de si jolis visages, et leurs robes aux couleurs éclatantes, aux manches largement ouvertes, leurs vêtements de dessous noués à la taille, leur surtout d'hiver en velours garni de fourrure et d'orfèvrerie aux brandebourgs, leur mantille d'été en cotonnade blanche, le « tchadré », qu'elles serrent étroitement du coude, – toutes ces modes, enfin, si soigneusement notées sur mon carnet de reporter, qu'en dirai-je maintenant ?

Ayez donc appris que les orchestres nationaux se composent de « zournas », qui sont des flûtes aigres, de « salamouris », qui sont des clarinettes criardes, de mandolines à cordes de cuivre pincées avec une plume, de « tchianouris », violons dont on joue verticalement, de « dimplipitos », espèces de cymbales, qui crépitent comme la grêle sur les carreaux de vitre !

Ayez donc appris que le « schaska » est un sabre suspendu à une bandoulière agrémentée de clous et de broderies d'argent, que le « kindjall » ou « kandjjar » est un poignard passé à la ceinture, que l'armement des soldats du Caucase se complète d'un long fusil à canon de Damas, relevé de capucines en métal ciselé !

Ayez donc appris que le « tarantass » est une sorte de berline, reposant sur cinq pièces de bois assez élastiques, entre des roues largement espacées et de moyenne hauteur, que cette voiture est conduite par un « yemtchik », juché sur le siège de devant, tenant en guides trois chevaux, auquel se joint un second postillon, le « falètre », lorsqu'il est nécessaire de prendre un quatrième cheval chez le « smatritel », qui est le maître de poste des routes caucasiennes !

Ayez donc appris que la verste vaut un kilomètre soixante-sept mètres, que les diverses populations nomades des gouvernements de la Transcaucasie se décomposent ainsi par familles : Kalmouks, descendants des Éleuthes, quinze mille ; Kirghizes, d'origine musulmane, huit mille ; Tartares de Koundrof, onze cents ; Tartares de Sartof, cent douze ; Nogais, huit mille cinq cents ; Turkomans, près de quatre mille !

Ainsi, après avoir si minutieusement « potassé » ma Géorgie, voici qu'un ukase m'oblige à l'abandonner ! Et je n'aurai pas même le temps de visiter le mont Ararat, à l'endroit où s'est arrêtée, au quarantième jour du déluge, l'arche de Noé, ce chaland primitif de l'illustre patriarche ! Et il faudra renoncer à publier mes impressions d'un voyage en Transcaucasie, perdre mille lignes de copie, à tout le moins, et pour lesquelles j'avais à ma disposition les trente-deux mille mots de notre langue, actuellement reconnus par l'Académie Française !...

C'est dur, mais il n'y a pas à discuter.

Et tout d'abord, à quelle heure part le train de Tiflis pour la Caspienne ?

La gare de Tiflis est le point de jonction de trois lignes de chemins de fer : la ligne de

l'ouest, qui se termine à Poti, sur la mer Noire, port où débarquent les passagers qui arrivent d'Europe ; la ligne de l'est, qui s'arrête à Bakou, où s'embarquent les passagers qui doivent traverser la Caspienne ; la ligne enfin que les Russes venaient de jeter sur une longueur de cent soixante-quatre kilomètres, entre la Circaucasie et la Transcaucasie, de Vladikarkaz à Tiflis, en traversant le col d'Arkhot, à quatre mille cinq cents pieds d'altitude, et qui rattache la capitale géorgienne aux railways de la Russie méridionale.

Je me rends à la gare, tout courant, et me précipite vers la salle de départ.

« À quelle heure le train pour Bakou ? demandai-je.

– Vous allez à Bakou ? » répond l'employé.

Et il me jette par son guichet ce regard plus militaire que civil qui brille invariablement sous la visière des casquettes moscovites.

« Je pense, dis-je, peut-être un peu trop vivement, qu'il n'est pas défendu d'aller à Bakou ?...

– Non, me réplique-t-on d'un ton sec, à condition que l'on soit muni d'un passeport régulier.

– J'aurai un passeport régulier, » ripostai-je à ce fonctionnaire farouche, qui, comme tous ceux de la Sainte Russie, me paraît doublé d'un gendarme.

Puis je me borne à redemander quelle est l'heure du départ du train pour Bakou.

« Six heures du soir.

– Et on arrive ?...

– Le lendemain, à sept heures du matin.

– À temps pour prendre le bateau d'Ouzoun-Ada ?...

– À temps. »

Et l'homme du guichet répond à mon salut par un salut d'une précision mécanique.

La question de passeport n'est point pour me préoccuper ; le consul de France saura me donner les références exigées par l'administration russe.

Six heures du soir, et il est déjà neuf heures du matin ! Bah ! quand certains itinéraires vous permettent d'explorer Paris en deux jours, Rome en trois jours, et Londres en quatre jours, il serait assez extraordinaire qu'il fût impossible de visiter Tiflis en une demi-journée ; et, j'entends voir « vision-visu ! » Que diable, on est reporter ou on ne l'est pas !

Il va sans dire que, si mon journal m'a envoyé en Russie, c'est que je parle le russe, l'anglais et l'allemand. Exiger d'un chroniqueur la connaissance des quelques milliers d'idiomes qui servent à exprimer la pensée dans les cinq parties du monde, ce serait abusif. D'ailleurs, avec les trois langues ci-dessus, en y joignant le français, on va loin à travers les deux continents. Il est vrai, il y a le turc, dont je n'ai retenu que quelques locutions, et le chinois, dont je n'entends pas un traître mot. Mais je n'ai pas à craindre de rester bouche bée dans le Turkestan et le Céleste-Empire. Les interprètes ne feront pas défaut en route, et je compte bien ne pas perdre un seul détail de mon parcours sur le Grand-Transasiatique. Je sais voir et je verrai. Pourquoi m'en cacher ? Je suis de ceux qui pensent qu'ici-bas tout est matière à chronique, que la terre, la lune, le ciel, l'univers, ne sont faits que pour fournir des articles de journaux, et ma plume ne chômera pas en route.

Avant de visiter Tiflis, finissons-en avec la question des passeports. Par bonheur, il ne s'agit pas d'obtenir ce « poderojnaïa », qui était indispensable autrefois à quiconque voyageait en Russie. C'était alors le temps des courriers, des chevaux de poste, et, grâce à sa puissance, cet exeat officiel levait toutes les difficultés, assurait les plus rapides attelages des relais, les plus aimables gracieusetés des postillons, la plus grande vitesse des transports, à tel point qu'un voyageur bien recommandé pouvait franchir en huit jours et cinq heures les deux mille sept cents verstes qui séparent Tiflis de Pétersbourg. Mais que de difficultés pour se procurer ce passeport !

Un simple permis de circulation suffit aujourd'hui, – un permis attestant dans une certaine mesure que vous n'avez été ni un assassin ni même un condamné politique, que vous êtes ce qu'on appelle un honnête homme en pays civilisé. Grâce au concours que me prêtera notre consul à Tiflis, je ne tarderai pas à être en règle avec l'administration moscovite.

C'est l'affaire de deux heures et de deux roubles. Je me consacre alors tout entier, yeux, oreilles, jambes, à l'exploration de la capitale géorgienne, sans prendre de guide – je les ai en

horreur. Il est vrai, j'aurais été capable de conduire n'importe quel étranger à travers les dédales de cette capitale si minutieusement étudiée par avance. C'est un don de nature.

Voici ce que je reconnais en allant au hasard : d'abord la « douma » qui est l'hôtel municipal, où réside le « golova » qui est le maire. Si vous m'aviez fait l'honneur de m'accompagner, je vous aurais dirigé vers la promenade de Krasnoïa-Gora sur la rive gauche du Koura, les Champs-Élysées de l'endroit, – quelque chose comme le Tivoli de Copenhague ou la foire du boulevard de Belleville, avec ses « katchélis », délicieuses balançoires dont les ondulations savamment combinées donnent le mal de mer. Et partout, au milieu de l'enchevêtrement des baraques foraines, les femmes, en costume de fête, qui circulent à visage découvert, et par conséquent, géorgiennes ou arméniennes, appartenant à un culte chrétien.

Quant aux hommes, ce sont des Apollons du Belvédère, moins simplement vêtus, ayant l'air de princes, et je me demande s'ils ne le sont pas tous. En effet, est-ce qu'ils ne descendent pas de ? ... Mais je généalogiserai plus tard. Continuons notre visite à longues enjambées. Une minute perdue, c'est dix lignes de reportage, et dix lignes de reportage, c'est... Cela dépend de la générosité du journal et de son conseil d'administration.

Vite au grand caravansérail. Là séjournent les caravanes venues de tous les points du continent asiatique. En voici une qui arrive, composée de marchands arméniens. En voilà une qui part, formée des trafiquants de la Perse et du Turkestan russe. J'aurais voulu arriver avec l'une, partir avec l'autre. Ce n'est pas possible, et je le regrette. Depuis l'établissement des chemins de fer transasiatiques, c'est à peine si l'on rencontre encore ces interminables et pittoresques défilés de cavaliers, de piétons, de chevaux, de chameaux, d'ânes, de chariots. Bah ! je ne crains pas que mon voyage à travers l'Asie centrale pêche par défaut d'intérêt. Un reporter du *XX^e Siècle* saura bien le rendre intéressant.

À présent voici les bazars avec les mille produits de la Perse, de la Chine, de la Turquie, de la Sibérie, de la Mongolie. À profusion des étoffes de Téhéran, de Chiraz, de Kandahar ou de Kaboul, des tapis merveilleux de tissage et de couleurs, des soieries... qui ne valent pas les soieries de Lyon.

Achèterai-je ?... Non ! S'embarrasser de colis pour un parcours de la Caspienne au Céleste-Empire... jamais ! La petite valise à la main, le sac en bandoulière avec un vêtement de voyage suffiront. Du linge ?... Je m'en procurerai en route – à l'anglaise.

Arrêtons-nous devant les célèbres bains de Tiflis, dont les eaux thermales peuvent atteindre soixante degrés centigrades. Là se pratiquent les derniers perfectionnements du massage, l'assouplissement de l'échiné, le craquage des membres. Je me rappelle ce qu'en a dit notre grand Dumas, dont les pérégrinations n'ont jamais été vides d'incidents ; il les inventait au besoin, ce précurseur génial du reportage à toute vapeur. Mais je n'ai pas le temps de me faire ni masser, ni craquer, ni assouplir.

Tiens ! l'Hôtel *de France*. Où n'y a-t-il pas un *Hôtel de France* ? J'entre, je me fais servir à déjeuner – un déjeuner géorgien, arrosé d'un certain vin de Kachélie, qui passe pour ne jamais enivrer, à moins qu'on ne le hume autant qu'on le boit, en faisant usage de ces bouteilles à larges goulots, où le nez plonge avant les lèvres. C'est du moins le procédé cher aux natifs de la Transcaucasie. Quant aux Russes, généralement sobres, l'infusion de thé leur suffit, paraît-il, non sans une certaine addition de « vodka », qui est l'eau-de-vie moscovite par excellence.

Moi, Français et même Gascon, je me contente de boire mon flacon de Kachélie, comme nous buvions notre Château-Lafitte au temps regretté où le soleil en distillait encore sur les coteaux de Pauillac. En réalité, ce vin du Caucase, quelque peu aigrelet, accompagne convenablement la poule bouillie, disons le « pilau », – ce qui permet de lui trouver une saveur spéciale.

C'est fini et réglé. Achétons de nous mêler aux soixante mille habitants que renferme actuellement la capitale géorgienne. Perdons-nous à travers le labyrinthe de ses rues, au milieu de sa population cosmopolite. Beaucoup de Juifs, qui ferment leurs habits de droite à gauche, comme ils écrivent, – le contraire des races aryennes. Peut-être les fils d'Israël ne sont-ils pas les maîtres en ce pays ainsi qu'ils le sont ailleurs ? Cela tient, sans doute, à ce qu'il faut six Juifs pour tromper un Arménien, dit un proverbe local, et ils sont nombreux les Arméniens dans les provinces

transcaucasiennes !

J'arrive sur une place sablée, où les chameaux, la tête allongée, les pattes de devant repliées, gisent par centaines. Autrefois, c'était par milliers. Mais, depuis la création du chemin de fer transcaspian, qui date de quelques années, le chiffre de ces porteurs à bosse a diminué dans une proportion très sensible. Essayez donc de faire concurrence aux fourgons de bagages ou aux wagons des trains de marchandises avec de simples bêtes de somme !

En suivant la pente des rues, je débouche sur les quais du Koura, dont le lit divise la ville en deux parties inégales. De chaque côté s'élèvent des maisons grimpeuses ou grimpantes, qui s'étagent, s'échafaudent, se dépassent. C'est à qui regardera par-dessus le toit de ses voisines. Aux abords de la rivière, les quartiers sont très commerçants. Là, grand mouvement des vendeurs de vin, avec leurs outres gonflées comme des ballonnets, et des vendeurs d'eau, avec leurs récipients de peau de buffle, auxquels sont ajustés des tuyaux semblables à des trompes d'éléphants.

Puis me voilà errant à l'aventure. *Errare humanum est*, disent volontiers les collégiens de Bordeaux, lorsqu'ils musent sur les quais de la Gironde.

« Monsieur, me dit un bon petit Juif, en me montrant une certaine habitation qui me semble fort ordinaire, vous êtes étranger ?... »

– Absolument.

– Alors ne passez pas devant cette maison sans vous arrêter un instant pour l'admirer...

– Et qu'a-t-elle d'admirable ?...

– C'est là qu'a demeuré le célèbre ténor Satar, qui donnait le contre-fa de poitrine... Et ce qu'on le lui payait ! »

Je souhaite à ce digne patriarche de donner un contre-sol encore mieux payé, et je remonte les hauteurs sur la droite du Koura, afin d'avoir une vue d'ensemble.

Au sommet de la colline, sur une petite place, où un chanteur déclamateur récite avec force gestes des vers de Saadi, l'adorable poète persan, je m'abandonne à la contemplation de la capitale transcaucasienne. Ce que je fais là, je me propose de le refaire à Pékin dans une quinzaine de jours. Mais, en attendant les pagodes et les yamens du Céleste-Empire, voici ce que Tiflis offre à mes regards : des murs de citadelles, des clochetons de temples appartenant aux différents cultes, une église métropolitaine avec sa double croix, des maisons de construction russe, persane ou arménienne ; peu de toits, mais des terrasses ; peu de façades ornementées, mais des balcons à vérandas, accrochés aux étages ; puis, deux zones très tranchées, la zone basse, restée géorgienne, la zone haute, plus moderne, traversée par un long boulevard planté de beaux arbres, entre lesquels se dessine le palais du prince Bariatinsky... Il y a là tout un relief incorrect, capricieux, imprévu, une merveille d'irrégularité, que l'horizon borde de son cadre grandiose de montagnes.

Il est bientôt cinq heures. Je n'ai pas le temps de me livrer au torrent rémunérateur des phrases descriptives. Hâtons-nous de redescendre vers la gare.

Là, une certaine affluence de monde, Arméniens, Géorgiens, Mingréliens, Tartares, Kurdes, Israélites, Russes des bords de la Caspienne, les uns venant prendre leurs billets – ô couleur orientale ! – directement pour Bakou, les autres pour les stations intermédiaires.

Cette fois, j'étais parfaitement en mesure. Ni l'employé à face de gendarme, ni les gendarmes en personne n'auraient pu mettre obstacle à mon départ.

On me délivre un billet de première classe, valable jusqu'à Bakou. Je descends sur le quai qui donne accès aux voitures. Suivant mon habitude, je vais m'installer dans le coin d'un compartiment assez confortable. Quelques voyageurs y montent à ma suite, tandis que le populaire cosmopolite envahit les wagons de seconde et de troisième classe. Les portières sont refermées, après la visite du contrôleur. Un dernier coup de sifflet annonce que le train va se mettre en marche...

Soudain, des cris se font entendre, – des cris où la colère se mêle au désespoir, et je saisis ces mots en allemand :

« Arrêtez !... Arrêtez ! »

Je baisse la vitre et regarde.

Un gros homme, valise à la main, chapeau-casque sur la tête, les jambes embarrassées dans

les plis de sa vaste houppelande, court à perdre haleine. Il est en retard.

Des employés veulent le retenir... Essayez donc d'arrêter, s'il vous plaît, une bombe au milieu de sa trajectoire. Cette fois encore, le droit est primé par la force.

La bombe teutonne décrit une courbe très heureusement calculée, et vient tomber dans le compartiment voisin du nôtre, à travers la portière qu'un voyageur complaisant tient ouverte.

Le train s'ébranle en ce moment, les roues de la locomotive patinent sur le rail, puis la vitesse s'accélère...

Nous sommes partis.

II

Partis avec trois minutes de retard ; il faut être précis. Un reporter qui ne précise pas, c'est un géomètre qui néglige de pousser ses calculs jusqu'à la dixième décimale. Ce retard de trois minutes a permis au Germain d'être notre compagnon de voyage. J'ai l'idée que ce bonhomme me fournira de la copie ; mais ce n'est qu'un pressentiment.

Il fait encore jour à six heures du soir, au mois de mai, sous cette latitude. Je me suis procuré un horaire et je le consulte. La carte dont il est accompagné me fait connaître, station par station, le parcours du railway entre Tiflis et Bakou. Ne pas savoir quelle direction prend la locomotive, si le train monte par le nord-est ou descend par le sud-est, cela me serait insupportable, d'autant plus que, la nuit venue, je ne verrai rien, n'étant point nyctalope comme les hiboux, les chouettes, les hulottes et les chats de gouttière.

Mon indicateur m'apprend d'abord que la voie ferrée longe à peu près la route carrossable qui relie Tiflis à la Caspienne, en desservant Saganlong, Poily, Elisabethpol, Karascal, Aliat, Bakou, à travers la vallée du Koura. On ne tolère guère à un railway des « écarts de conduite. » Il doit autant que possible suivre la ligne droite. C'est ce que fait le Transgéorgien.

Parmi les stations qu'il met en communication, il en est une que j'aurais voulu visiter à loisir, Elisabethpol. Avant la dépêche du *XX^e Siècle*, j'avais formé le projet d'y séjourner une semaine. En avoir lu des descriptions si attrayantes, et n'y faire halte – cinq minutes d'arrêt – qu'entre deux et trois heures du matin ! Au lieu d'une ville resplendissant sous les rayons du soleil, n'obtenir qu'un vague ensemble, confusément entrevu aux pâles clartés de la lune !

Ayant fini de piocher l'indicateur, je passe à l'examen de mes compagnons de route. À quatre, il va sans dire que nous occupons les quatre angles de ce compartiment. J'ai pris un des coins, du côté de l'entre-voie, dans le sens de la marche.

Aux deux angles opposés, deux voyageurs sont assis en face l'un de l'autre. À peine montés, le bonnet enfoncé sur les yeux, ils se sont enveloppés de leurs couvertures, – des Géorgiens, autant que j'ai pu le deviner. Mais ils appartiennent à cette race spéciale et privilégiée des dormeurs en railway, et ne se réveilleront pas avant l'arrivée à Bakou. Rien à tirer de ces gens-là ; le wagon n'est pas une voiture pour eux, c'est un lit.

Devant moi, un type tout différent et qui n'a rien d'oriental : trente-deux à trente-cinq ans, figure à barbiche roussâtre, regard très vif, nez de chien d'arrêt, bouche qui ne demande qu'à parler, mains familières, prêtes à toutes les étreintes ; un homme grand, vigoureux, large d'épaules, puissant de torse. À la manière dont il s'est disposé, après avoir rangé son sac de voyage et débouclé son tartan à couleurs voyantes, j'ai reconnu le « traveller » anglo-saxon, habitué aux longs déplacements, plus souvent à bord des trains ou des paquebots que dans le confort sédentaire de son « home », en admettant qu'il ait un home. Ce doit être un voyageur de commerce. J'observe qu'il étale force bijoux, bagues aux doigts, épingle à la cravate, boutons aux manchettes avec vues photographiques, breloques tapageuses à la chaîne de son gilet. Bien qu'il n'ait pas de boucles aux oreilles ni d'anneau au nez, je ne serais pas surpris que ce fût un Américain, – je dirai plus, un Yankee.

Voilà mon affaire. Apprendre ce que sont mes compagnons de voyage, d'où ils viennent, où

ils vont, n'est-ce pas un devoir de reporter, qui nécessite certaines interviews ? Je vais donc commencer par mon voisin d'en face. Cela ne sera pas difficile, j'imagine. Il ne songe ni à dormir ni à contempler le paysage que les derniers rayons du soleil couchant éclairent encore. Si je ne me trompe, il doit avoir autant l'envie de me répondre que j'ai, moi, l'envie de l'interroger – et réciproquement.

J'allais m'y mettre... Une crainte m'arrête. Pourvu que cet Américain, – je parierais qu'il l'est, – ne soit pas un chroniqueur, chroniquant pour le compte d'un *World* ou d'un *New-York Herald*, et chargé d'accompagner le train direct du Grand-Transasiatique ! Voilà qui m'enragerait ! Tout plutôt qu'un rival !

Mon hésitation se prolonge. Interrogerai-je, n'interrogerai-je pas ? Déjà la nuit est prête à venir... Enfin, je me préparais à ouvrir la bouche, lorsque mon compagnon me prévint.

« Vous êtes Français ? me dit-il dans ma langue d'origine.

– Oui, monsieur, » lui ai-je répondu dans la sienne.

Décidément, nous étions gens à nous comprendre.

La glace est brisée, et alors demandes de s'échanger de part et d'autre. On connaît ce proverbe de l'Orient :

« Un fou fait plus de questions en une heure qu'un sage pendant toute une année. »

Mais comme mon compagnon ni moi n'avons de prétention à la sagesse, nous nous abandonnons, en entremêlant nos idiomes.

« *Wait a bit* ! » [1] me dit mon Américain.

Je souligne cette locution, parce qu'elle reviendra fréquemment comme le coup de corde qui donne l'élan à la balançoire.

« *Wait a bit* ! je parierais dix contre un que vous êtes reporter ?...

– Et vous gagneriez !... Oui... reporter, envoyé par le *XX^e Siècle* pour suivre les péripéties de ce voyage.

– Vous allez jusqu'à Pékin ?...

– Jusqu'à Pékin.

– Comme moi », répliqua le Yankee.

Voilà ce que je craignais !

« Un confrère ?... demandai-je en fronçant le sourcil d'un air peu sympathique.

– Non... Rassurez-vous... Nous ne plaçons pas le même article, monsieur...

– Claudius Bombarnac, de Bordeaux, et qui est enchanté de faire route avec monsieur...

– Fulk Ephrinell, de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, État de New-York (U.S.A.). »

Il a parfaitement ajouté U.S.A. Nous nous étions mutuellement présentés l'un à l'autre. Moi, courtier en nouvelles, et lui, courtier en... En quoi ?... Il me reste à l'apprendre.

La conversation continue. Fulk Ephrinell, on le pense bien, a voyagé un peu partout – et même plus loin, ajoute-t-il. Il connaît les deux Amériques et presque toute l'Europe. Mais c'est pour la première fois qu'il va mettre le pied en Asie. Il parle... il parle... et toujours ses *wait a bit* ! qu'il lance avec une faconde intarissable. Est-ce que l'Hudson aurait les mêmes propriétés que la Garonne de faire les langues bien pendues ?

Il s'en suit que j'écoutai pendant près de deux heures. À peine ai-je entendu le nom des stations jeté à chaque arrêt, Saganlong, Poily et autres. Pourtant j'aurais voulu examiner le paysage, mollement éclairé par la lune, et crayonner quelques notes au passage.

Heureusement mon discoureur a déjà traversé ces provinces orientales de la Géorgie. Il m'indique des sites, des bourgades, des cours d'eau, les montagnes qui se profilent à l'horizon. À peine si je les entrevois... Maudits railways ! On part, on arrive, et on n'a rien vu en route !

« Non ! m'écriai-je, ce n'est plus le charme des voyages en poste, en troïka, en tarantass, avec l'imprévu du chemin, l'originalité des auberges, le caquetage des relais, le coup de vodka des

yemtchiks... et parfois la rencontre de ces honnêtes brigands, dont la race finira par s'éteindre...

– Monsieur Bombarnac, me demande Fulk Ephrinell, est-ce sérieusement que vous regrettez ces belles choses ?

– Très sérieusement, ai-je répondu. Avec les avantages de la ligne droite du railway, nous perdons le pittoresque de la ligne courbe ou de la ligne brisée des grandes routes d'autrefois. Et tenez, monsieur Ephrinell, est-ce que la lecture des récits de voyage en Transcaucasie, il y a quelque quarante ans, n'est pas faite pour vous laisser des regrets ? Verrai-je un seul de ces villages habités par les Cosaques, à la fois militaires et cultivateurs ? Assisterai-je à l'un de ces divertissements qui charmaient le touriste, ces « djiquitovkas » équestres, avec cavaliers debout sur leurs chevaux, lançant leurs sabres, déchargeant leurs pistolets, et qui vous faisaient escorte, si vous étiez en compagnie d'un haut fonctionnaire moscovite ou d'un colonel de la Staniza ?

– Sans doute, nous avons perdu ces belles choses, reprend mon Yankee. Mais, grâce à ces rubans de fer qui finiront par cercler notre globe comme un muid de cidre ou une balle de coton, nous allons en treize jours de Tiflis à Pékin. C'est pourquoi, si vous avez compté sur des incidents... pour vous distraire...

– Certainement, monsieur Ephrinell !

– Illusions, monsieur Bombarnac ! Il n'arrivera rien, pas plus à vous qu'à moi. *Wait a bit* ! je vous promets le voyage le plus monotone, le plus prosaïque, le plus pot-au-feu, le plus terre à terre, enfin le plus plat... plat comme les steppes du Kara-Koum que le Grand-Transasiatique traverse en Turkestan, et les plaines du désert de Gobi qu'il traverse en Chine...

– Nous verrons bien, répondis-je, car je voyage pour le plaisir de mes lecteurs...

– Tandis que moi je voyage tout simplement pour mes propres affaires. »

Et sur cette réponse, l'idée me vient que Fulk Ephrinell ne sera sans doute pas le compagnon de route que j'avais rêvé. Il a des marchandises à vendre, je n'en ai point à acheter.

Je prévois dès lors que de notre rencontre il ne naîtra pas une intimité suffisante pendant ce long parcours. Ce doit être un de ces Yankees dont on a pu dire : quand ils tiennent un dollar entre les dents, il est impossible de le leur arracher... et je ne lui arracherai rien qui vaille !

Cependant, si je sais de lui qu'il voyage pour le compte de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York, j'ignore ce qu'est cette maison. À entendre ce courtier américain, il semble que la raison sociale de Strong Bulbul and Co. doit être connue du monde entier. Mais alors comment se fait-il que je ne la connaisse pas, moi, un reporter, élève de Chincholle, notre maître à tous ! Je suis en défaut, puisque je n'ai jamais entendu parler de la maison Strong Bulbul and Co.

Je me proposais donc d'interroger Fulk Ephrinell à ce sujet, quand il me dit :

« Avez-vous déjà visité les États-Unis d'Amérique, monsieur Bombarnac ?

– Non, monsieur Ephrinell.

– Viendrez-vous un jour dans notre pays ?

– Peut-être.

– Alors n'oubliez pas d'explorer à New-York la maison Strong Bulbul and Co.

– Explorer ?...

– C'est le mot vrai.

– Bon ! Je n'y manquerai point.

– Vous verrez là un des plus remarquables établissements industriels du nouveau continent.

– Je n'en doute pas, mais pourrai-je savoir ?...

– *Wait a bit*, monsieur Bombarnac ! reprend Fulk Ephrinell, en s'animant. Figurez-vous une colossale usine, de vastes bâtiments pour le montage et l'ajustage des pièces, une machine développant quinze cents chevaux de force, des ventilateurs à six cents tours par minute, des générateurs dévorant cent tonnes de charbon par jour, une cheminée haute de quatre cent cinquante pieds, d'immenses hangars pour l'emmagasiner des produits fabriqués que nous écoulons à travers les cinq parties du monde, un directeur général, deux sous-directeurs, quatre secrétaires, huit sous-secrétaires, un personnel de cinq cents employés et de neuf mille ouvriers, toute une légion de courtiers comme votre serviteur, qui exploitent l'Europe, l'Asie, l'Afrique, l'Amérique, l'Australasie, enfin un chiffre d'affaires qui dépasse annuellement cent millions de dollars ! Et tout

cela, monsieur Bombarnac, tout cela pour fabriquer par milliards... oui ! je dis par milliards... »

En ce moment, le train commence à diminuer de vitesse sous l'action de ses freins automatiques ; puis, il s'arrête.

« Elisabethpol !... Elisabethpol ! » crient le conducteur et les employés de la gare.

Notre conversation est interrompue. Je baisse la glace de mon côté et j'ouvre la portière, très désireux de me dégourdir les jambes. Fulk Ephrinell, lui, ne descend pas.

Me voici donc arpentant le quai d'une gare très suffisamment éclairée. Une dizaine de voyageurs ont déjà quitté notre train. Cinq ou six, des Géorgiens, se pressent aux marchepieds des compartiments. Dix minutes d'arrêt à Elisabethpol, l'horaire ne nous octroie pas davantage.

Dès les premiers coups de cloche, je reviens vers notre wagon, j'y monte, et, lorsque la portière a été refermée, je m'aperçois que ma place est prise. Oui... en face de l'Américain s'est installée une voyageuse avec ce sans-gêne anglo-saxon, qui n'a pas plus de limites que l'infini. Est-elle jeune ? est-elle vieille ? Est-elle jolie ? est-elle laide ? L'obscurité ne me permet pas d'en juger. Dans tous les cas, la galanterie française m'interdit de réintégrer mon coin, et je m'assieds près de cette personne, qui ne s'excuse même pas.

Quant à Fulk Ephrinell, il me semble qu'il dort, et voilà comment j'en suis encore à savoir ce que fabrique par milliards cette maison Strong Bulbul and Co. de New-York.

Le train est parti. Nous avons laissé Elisabethpol en arrière. Qu'ai-je vu de cette charmante ville de vingt mille habitants, bâtie à cent soixante-dix kilomètres de Tiflis, sur le Gandja-tchaï, un tributaire du Koura, et que j'avais spécialement « piochée », avant mon arrivée ?... Rien de ses maisons en briques cachées sous la verdure, rien de ses curieuses ruines, rien de sa superbe mosquée construite au commencement du XVIII^e siècle, ni de sa place du Maïdan. Des admirables platanes, si recherchés des corbeaux et des merles, et qui entretiennent une température supportable pendant les excessives chaleurs de l'été, à peine ai-je aperçu les hautes ramures où se jouaient les rayons lunaires ? Et, sur les bords du rio, qui promène ses eaux argentées et murmurantes le long de la rue principale, à peine ai-je entrevu quelques maisons à jardinets, semblables à de petites forteresses crénelées. Ce qui m'est resté dans le souvenir, ce n'est qu'une silhouette indécise, saisie au vol entre les volutes de vapeur éruptées par notre locomotive. Et pourquoi ces habitations toujours sur la défensive ? C'est que Elisabethpol était une place de guerre, jadis exposée aux fréquentes attaques des Lesghiens du Chirvan, et ces montagnards, à en croire les historiens les mieux informés, descendent directement des hordes d'Attila.

Il était près de minuit alors. La fatigue m'invitait au sommeil, et pourtant, en bon reporter, je ne voulais dormir que d'un œil et sur une seule oreille.

Je tombai cependant dans cette sorte de somnolence que provoquent les trépidations régulières d'un train en marche, entremêlées de coups de sifflet déchirants, de bruits de serrage avant les ralentissements de vitesse, de brouhahas tumultueux, lorsque deux convois se croisent. Ce sont des noms de stations criés pendant les courts arrêts, et le claquement des portières qui s'ouvrent ou se ferment avec une sonorité métallique.

C'est ainsi que j'entendis appeler Géran, Varvara, Oudjarry, Kiourdampir, Klourdane, ensuite Karasoul, Navagi... Je me redressais ; mais, n'occupant plus l'angle dont j'avais été si cavalièrement évincé, il m'était impossible de regarder à travers la vitre.

Et je me demande alors ce que cache cet amas de voilettes, de couvertures, de jupes, que j'entrevois à ma place usurpée. Question sans réponse. Cette voyageuse doit-elle être ma compagne jusqu'au terminus du Grand-Transasiatique ? Échangerai-je avec elle un salut sympathique dans les rues de Pékin ?... Puis, de ma compagne, ma pensée revient à mon compagnon, qui ronfle dans son coin à rendre jaloux les ventilateurs de la maison Strong Bulbul and Co. Et cette immense usine, que diable fabrique-t-elle ? Des ponts de fer ou d'acier, des locomotives, des plaques de blindage, des chaudières à vapeur, des pompes de mines ?... Avec ce que m'en a dit mon Américain, j'en fais une rivale du Creusot, de Cokerill ou d'Essen, quelque formidable établissement industriel des États-Unis d'Amérique. À moins qu'il ne m'en ait conté... car il ne paraît pas être « vert », comme on dit dans son pays, – ce qui signifie qu'il n'a pas l'air

précisément d'un naïf, ledit Fulk Ephrinell !

Il me semble pourtant que je me suis peu à peu endormi d'un sommeil de plomb. Soustrait aux influences extérieures, je n'entends même plus la respiration stertoreuse de mon Yankee. Le train arrive à la station d'Aliat, y fait un arrêt de dix minutes et repart sans que je m'en sois aperçu. Je le regrette, car Aliat est un petit port, et j'aurais pu prendre là un premier aperçu de la Caspienne, entrevoir ces contrées qui furent ravagées par Pierre le Grand... Deux colonnes de chronique historico-fantaisiste à faire là-dessus, en mêlant le Bouillet au Larousse... Bien que n'ayant rien vu de ce pays ni de sa capitale, il ne serait pas difficile de donner l'essor à mon imagination...

..... « Bakou ! Bakou... »

C'est ce nom, répété à l'arrêt du train, qui me réveille...

Il est sept heures du matin.

↑ Attendez un peu !

III

Le départ du bateau ne doit s'effectuer qu'à trois heures du soir. Ceux de mes compagnons de voyage qui se disposent à traverser la Caspienne, se hâtent de courir vers le port. Il s'agit, en effet, de retenir une cabine, ou de marquer sa place dans les salons du paquebot.

Fulk Ephrinell m'a quitté précipitamment sur ces seuls mots :

« Je n'ai pas un instant à perdre ! Il faut que je m'occupe du transport de mes bagages...

– Vous en avez beaucoup ?...

– Quarante-deux caisses.

– Quarante-deux caisses ! m'écriai-je.

– Et je regrette de ne pas en avoir le double. – Vous permettez, n'est-ce pas... »

Il aurait à faire une traversée de huit jours au lieu de vingt-quatre heures, à franchir l'Atlantique au lieu de la Caspienne, qu'il ne serait pas plus pressé.

On peut m'en croire, le Yankee n'a pas songé un instant à offrir sa main à notre compagne pour l'aider à descendre de wagon. Je le remplace. La voyageuse s'appuie sur mon bras, et saute... non ! met lentement le pied à terre. J'eus pour toute récompense un *thank you, sir*, qui est prononcé d'une voix sèche, extrêmement britannique.

Thackeray a dit quelque part qu'une dame anglaise bien élevée est la plus complète des œuvres de Dieu sur la terre. Je ne demande qu'à vérifier cette galante affirmation à propos de notre voyageuse. Elle a relevé sa voilette. Est-ce une jeune femme ou une vieille fille ? Avec ces Anglaises, on ne sait guère ! Vingt-cinq ans, paraît-elle, un teint albionnesque, une démarche saccadée, une robe montante comme une marée d'équinoxe, pas de lunettes, bien qu'elle ait les yeux très bleus d'une myope. Tandis que j'arrondis le dos en m'inclinant, elle m'honore d'un salut de tête qui ne met en jeu que les vertèbres de son long cou, et se dirige vers la porte de sortie d'un pas régulier.

Très probablement, je retrouverai cette personne à bord du paquebot. Quant à moi, je ne compte descendre au port qu'à l'heure du départ. Je suis à Bakou, j'ai une demi-journée pour visiter Bakou, et je n'en perdrai pas une heure, puisque les hasards de mes pérégrinations m'ont conduit à Bakou.

Il est possible que ce nom n'éveille en aucune façon la curiosité du lecteur. Mais peut-être son imagination s'enflammera-t-elle, si j'ajoute que Bakou, c'est la ville des Guèbres, la cité des Parsis, la métropole des adorateurs du feu.

Cerclée d'une triple enceinte de murailles noirâtres à créneaux, cette ville est bâtie près du cap Apchéron, sur les extrêmes ramifications de la chaîne du Caucase. Voyons ! suis-je en Perse,

ou en Russie ?... En Russie, à n'en pas douter, puisque la Géorgie est province moscovite, mais il est permis de se croire en Perse, puisque Bakou a conservé sa physionomie persane. J'y visite un palais des Khans, pur produit de l'architecture du temps de Schahriar et de Schéhérazade, « fille de la Lune », sa spirituelle conteuse, un palais dont les fines sculptures sont aussi fraîches que si elles venaient de recevoir le dernier coup du ciseau. Plus loin s'élèvent de sveltes minarets, et non pas ces toits ventrus de Moscou la Sainte, aux angles d'une vieille mosquée où l'on peut pénétrer sans ôter ses bottes. Il est vrai, le muezzin ne lance plus quelque sonore verset du Koran à l'heure de la prière. D'ailleurs, Bakou possède des quartiers, qui sont bien russes de mœurs et d'aspect, avec leurs maisons de bois sans aucun reste de couleur orientale, une gare d'aspect imposant, digne d'une grande cité d'Europe ou d'Amérique, et au bout de ces rues, un port moderne, dont l'atmosphère s'encrasse des fumées de la houille, vomies par la cheminée des steamers.

En vérité, on se demande ce que vient faire ce charbon en cette ville du naphte. À quoi bon ce combustible, puisque le sol aride et dénudé de l'Apchéron, où ne pousse que l'absinthe pontique, est si riche d'huile minérale ? À quatre-vingts francs les cent kilos, il fournit le naphte blanc et noir, que les exigences de la consommation n'épuiseront pas pendant des siècles.

Phénomène vraiment merveilleux ! Voulez-vous un appareil instantané d'éclairage ou de chauffage ? Rien de plus simple, faites un trou dans ce sol, le gaz s'en échappe, et vous l'allumez. C'est le gazomètre naturel à la portée de toutes les bourses.

J'aurais voulu visiter le fameux sanctuaire d'Atesh-Gâh ; mais il est à vingt-deux verstes de la ville, et le temps m'eût manqué. Là brûle le feu éternel, entretenu depuis des centaines d'années par des prêtres parsis, venus de l'Inde, lesquels ne mangent jamais de nourriture animale. En d'autres pays, ces végétariens seraient simplement traités de légumistes.

Ce mot me rappelle que je n'ai pas déjeuné, et, comme onze heures sonnent, je me dirige vers le restaurant de la gare, où j'entends bien ne point me conformer au régime alimentaire des Parsis d'Atesh-Gâh.

Au moment où j'entre dans la salle, Fulk Ephrinell en sort précipitamment.

« Et déjeuner ?... lui demandai-je.

– C'est fait, me répond-il.

– Et vos colis ?...

– Encore vingt-neuf à transporter jusqu'au paquebot... Mais, pardon... je n'ai pas un instant à perdre. Quand on représente la maison Strong Bulbul and Co., qui expédie hebdomadairement cinq mille caisses de ses produits...

– Allez... allez..., monsieur Ephrinell, nous nous retrouverons à bord.

– À propos, vous n'avez pas rencontré notre compagne de voyage ?

– Quelle compagne de voyage ?...

– Cette jeune dame qui occupait ma place dans le compartiment...

– Il y avait une jeune dame avec nous ?...

– Sans doute.

– Eh bien, vous me l'apprenez, monsieur Bombarnac, vous me l'apprenez ! »

Et là-dessus, l'Américain franchit la porte et disparaît. Il faut espérer qu'avant d'arriver à Pékin, je saurai quels sont les produits de la maison Strong Bulbul and Co. de New-York. Cinq mille caisses par semaine... quelle fabrication et quel débit !

Le déjeuner rapidement expédié, je me remets en campagne. Pendant ma promenade, j'ai pu admirer quelques magnifiques Lesghiens, la tcherkesse grisâtre avec cartouchières sur la poitrine, la bechmet de soie rouge vif, les guêtres brodées d'argent, la chaussure plate sans talon, le papak blanc sur la tête, le long fusil en travers des épaules, le schaska et le kandjjar à la ceinture, – bref des hommes-arsenal comme il y a des hommes-orchestre, mais d'un aspect superbe, et qui doivent faire un merveilleux effet dans les cortèges de l'empereur de Russie.

Il est déjà deux heures, et je songe à me diriger vers l'embarcadère. Il me faut repasser par la gare où j'ai laissé mon léger bagage en consigne.

Me voici donc, tenant ma valise d'une main, ma canne de l'autre, et je prends une des rues qui descendent vers le port.

Au tournant d'une place, près de l'endroit où l'enceinte se rompt pour donner accès sur le quai, deux personnes, qui marchent conjointement, attirent, je ne sais pourquoi, mon attention. C'est un couple en costume de voyage. L'homme montre de trente à trente-cinq ans, la femme, de vingt-cinq à trente ans, – l'homme, un brun grisonnant déjà, avec physionomie mobile, regard vif, démarche aisée et un certain balancement des hanches, – la femme, une blonde encore assez jolie, l'œil bleu, le teint un peu défraîchi, les cheveux frisottant sous sa capote, un accoutrement de voyage qui n'est de bon goût ni dans sa coupe démodée ni dans sa couleur tapageuse. Ce sont vraisemblablement deux époux que le train vient d'amener de Tiflis, et peut-être même, si mon flair ne me trompe, deux Français.

Mais, bien que je les observe curieusement, ils n'en font pas autant de ma personne. Ils sont trop occupés pour m'avoir aperçu. Entre les mains, sur les épaules, des sacs, des coussins, des couvertures, des cannes, des parapluies, des ombrelles. Ils emportent tout ce que l'on peut imaginer de petits colis qu'ils ne veulent point mettre avec les bagages du paquebot. Je me sens un vif désir de leur venir en aide. N'est-ce pas une chance heureuse – et des plus rares – que de rencontrer des Français hors de France ?

Au moment où je vais les aborder, Fulk Ephrinell reparaît, m'entraîne, et je laisse le couple en arrière. Ce n'est que partie remise. Je le retrouverai sur le paquebot, et nous ferons connaissance pendant la traversée.

« Eh bien, demandai-je au Yankee, où en est l'embarquement de votre cargaison ?... »

– En ce moment, la trente-septième caisse est en route, monsieur Bombarnac...

– Et jusqu'ici pas d'accident ?...

– Pas d'accident.

– Et que renferment vos caisses, s'il vous plaît ?...

– Ce qu'elles renferment ?... Ah ! voici la trente-septième ! » s'écria Fulk Ephrinell, et il court au-devant d'un camion, qui débouchait sur le quai.

Il y a là un mouvement considérable, toute l'animation des départs et des arrivages. Bakou est le port le plus fréquenté et le plus sûr de la Caspienne. Derbent, situé plus au nord, ne saurait lui faire concurrence, et il absorbe presque en entier le trafic maritime de cette mer, ou plutôt de ce grand lac, sans communication avec les mers voisines. Il va sans dire que la création d'Ouzoun-Ada sur le littoral opposé a décuplé le transit qui s'opérait autrefois par Bakou. Le Transcaspien, ouvert à la circulation des voyageurs et des marchandises, est, par excellence, la voie commerciale qui rattache l'Europe au Turkestan.

Dans un avenir prochain, peut-être une seconde route longera-t-elle la frontière persane, en reliant les railways de la Russie méridionale au railways de l'Inde Anglaise – ce qui épargnerait aux voyageurs la navigation de la Caspienne. Et, lorsque ce vaste bassin se sera desséché par suite d'évaporation, pourquoi une voie ferrée, établie sur son lit de sable, ne permettrait-elle pas aux trains d'aller sans transbordement de Bakou à Ouzoun-Ada ?...