

UN TOURISTE

AU CAUCASE

VOLGA

CASPIENNE — CAUCASE

— AVEC UNE CARTE —

PAR

A. KOEHLIN-SCHWARTZ

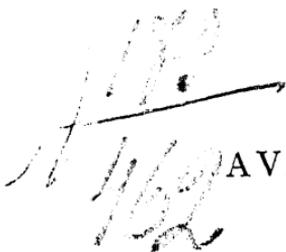


PARIS

J. HETZEL ET C^o, ÉDITEURS

18, RUE JACOB, 18

75



AVANT-PROPOS

C'est avec raison qu'on nous reproche, à nous Français, de n'être pas voyageurs; nous nous trouvons si bien en France que nous avons peine à nous décider d'en sortir.

Les événements de 1870 nous ont amèrement punis de ce trop grand amour du *chez nous* et de notre ignorance de ce qui se passe chez nos voisins.

En me décidant à livrer à la publicité les notes de mon voyage sur le Volga et au Caucase, ce n'est nullement que j'aie cédé au désir de me donner la satisfaction de *faire un livre*. Mon but a été de contribuer à faire connaître ces pays lointains; je serais heureux si les impressions que j'en ai rapportées pouvaient engager quelques-uns de mes compatriotes à les aller visiter.

A. KOEHLIN-SCHWARTZ.

UN TOURISTE AU CAUCASE

CHAPITRE PREMIER

NIJNI-NOVGOROD

Déjà plusieurs fois j'avais été en Russie. Saint-Pétersbourg et Moscou m'étaient connus. Mais jamais les circonstances ne m'avaient permis de pousser plus avant vers l'est ou le midi du pays. Pendant l'été de 1879, me trouvant de nouveau à Moscou, je résolus de descendre le Volga, de gagner la Caspienne et de visiter le Caucase, qui tentait tout particulièrement mes curiosités de voyageur.

C'est dans ce but qu'un beau soir, je quittai mon hôtel de Moscou, le « slavïanski bazar » ou bazar slave, pour monter en wagon à la gare de Nijni; car c'est en chemin de fer qu'on parcourt aujourd'hui la distance de 410 verstes ¹ qui sépare Moscou de Nijni-Novgorod.

La gare qu'il me fallait gagner est fort éloignée du

1. Une verste a 1067 mètres, soit un peu plus de 1 kilomètre.

centre de la ville, à l'extrémité d'un faubourg interminable, tout à fait en pleine campagne, et l'exécrable route qui vous y mène est bien propre à donner aux voyageurs un avant-goût des affreux chemins qui les attendent dans la suite du trajet.

Après avoir été secoué, cahoté, meurtri pendant une heure, dans une de ces atroces petites voitures qu'on ne trouve heureusement guère qu'à Saint-Petersbourg et à Moscou, j'arrivai enfin à la gare.

J'avais une avance de cinquante minutes environ sur le départ du train ; mais l'encombrement était tel, qu'au milieu de cette foule de voyageurs, de ces amoncellements de colis, j'eus toutes les peines imaginables pour obtenir mon billet, et bien plus encore pour faire enregistrer mes bagages. Le flot des arrivants grossissait sans cesse. Depuis longtemps l'heure réglementaire du départ était passée, et le train, archiplein, bondé, bourré, restait en gare ; car, pour satisfaire les derniers venus, on ajoutait wagon après wagon jusqu'à former un convoi d'une longueur démesurée. Et, lorsqu'on se décida enfin à donner au mécanicien le signal pour qu'il se mît en route, il restait encore sur le quai une centaine de personnes affolées, irritées, criant et gesticulant, voulant partir malgré les employés, mais qui, bon gré mal gré, durent se résigner à attendre le train suivant.

Les voitures en usage sur la ligne de Moscou à Nijni-Novgorod sont semblables à celles des principaux chemins de fer russes, grandes, spacieuses, commodément disposées, se terminant à chaque extrémité

par une plate-forme couverte ou découverte, traversées par un couloir qui permet de parcourir le wagon et même de circuler d'un bout à l'autre du train. Les premières et les secondes sont très confortablement installées avec cabinet de toilette et water-closet, choses fort précieuses dans un long parcours, et que nos compagnies françaises trouvent superflu de nous accorder.

Chaque voiture a son frein et par suite son garde-frein, vêtu d'un uniforme pittoresque et fort élégant, à peu de chose près semblable à celui du chef de train : tunique bleue, galonnée d'argent, croisée et agrafée sur la poitrine sans boutons et sans collet, laissant voir une chemise de couleur étroitement serrée autour du cou ; la jupe de la tunique, plissée comme celle de nos chasseurs d'Afrique, est serrée à la taille par une ceinture de soie ou de cuir, suivant la fonction ; pantalons larges et bouffants enfoncés dans des bottes molles ; bonnet de velours noir, carré, à la polonaise, égayé sur le côté par un bouquet de plumes de paon. Tous ces employés sont polis, complaisants, prévenants même pour les voyageurs, et bien faits pour être donnés en exemple au personnel de quelques-unes de nos lignes françaises.

Le train express qui m'emmenait met un peu plus de douze heures pour ce trajet. Partis de Moscou à huit heures du soir, nous ne devons arriver à Nijni qu'à neuf heures du matin. Sur cette ligne, on ne perd pas grand'chose à voyager de nuit. Le parcours est peu intéressant dans ce pays plat ; le train s'arrête au moins sept ou huit fois pour desservir autant de petites gares