

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 15 (1896)

Artikel: Aux portes de fer
Autor: Gobat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-322223>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

III.

Aux Portes de fer.

Conférence de M. Gobat, président de la Société.

Le Danube, auquel la Suisse fournit un affluent principal, tient parmi les fleuves de l'Europe le second rang. La longueur de son cours est de 2860 kilomètres; son bassin a 817,000 kilomètres carrés. La largeur de sa nappe d'eau atteint 2000 mètres et plus; le train rapide qui conduit de Bucarest au port de Constantza sur la Mer Noire, où l'on s'embarque pour Constantinople, met, pour le traverser, quinze minutes. Ce qui ne veut pas dire que les ingénieurs aient jeté à l'endroit où le chemin de fer franchit le fleuve un pont d'une longueur correspondant à un quart d'heure de course à vapeur. Là le delta est déjà formé et la voie ferrée le franchit sur trois ponts reliés ensemble par les remblais que les îles et les lagunes ont permis à l'art technique d'élever au lieu de constructions métalliques coûteuses.

Si le Volga, avec un cours de 3570 kilomètres de longueur, dépasse le Danube en puissance, celui-ci occupe incontestablement le premier rang au point de vue historique, commercial et économique, grâce à une particularité qui le distingue de toutes les grandes rivières de l'Europe. Le Danube est le seul fleuve européen dont le cours se dirige de l'ouest à l'est; tous les autres coulent du nord au sud, du sud au nord, ou de l'est à l'ouest. Cette circonstance a fait du Danube la grande route de l'Occident vers l'Orient. Il fut même la grande route du monde à l'époque où l'Europe, l'Afrique septentrionale et l'Asie étaient les seuls continents qui entrassent en ligne de compte pour les œuvres de la civilisation. S'ouvrant sur la Mer Noire, il mettait l'Europe en communication avec l'Asie et l'Afrique par le Bosphore, la mer de Marmara et la Méditerranée. Le Danube a servi aux conquêtes des Romains dont il formait la frontière nord; les Croisés l'ont utilisé pour se rendre à Constantinople et d'ici en Palestine;

dans la lutte désespérée de l'Europe contre l'invasion turque, le Danube et ses rives ont été le théâtre d'innombrables combats. Comme de tous les contacts entre peuples de races et de mœurs différentes, il résulte toujours des échanges intellectuels, on peut dire que le Danube a été l'un des véhicules de la civilisation, en facilitant les infusions que tour à tour l'Asie et l'Europe ont opérées l'une dans l'autre.

Le sujet que j'ai à traiter est l'étude d'une petite section de ce grand et beau fleuve.

Embarquons-nous à Belgrade. Là, le Danube, qui traverse la grande plaine hongroise, a reçu de puissants affluents, la Theiss, la Save, la Drave. Il forme une nappe imposante de 1560 mètres de largeur, qui coule majestueusement dans la direction de l'est. Il atteint la ville de Bazias, où nous avons hâte d'arriver, parce qu'ici commence un paysage d'une incomparable beauté. Nous apercevons dans le lointain une longue et puissante chaîne de montagnes qui relie les Carpathes aux Balkans. Elle s'étend du nord au sud; elle barre donc le passage au fleuve. L'on se demande comment il va contourner cet insurmontable obstacle, lorsque, à vingt-cinq kilomètres environ en aval de Bazias, nous le voyons s'élancer droit à travers la chaîne, avec l'impétuosité d'un gigantesque torrent. L'eau a attaqué le roc; par un travail d'érosion dont la durée ne peut être calculée qu'à quelques milliers d'années près, elle a emporté les terres et usé les rochers, si bien qu'elle a fini par creuser un lit au Danube au travers de l'obstacle qui se trouvait sur son chemin. C'est-ce que l'on appelle le défilé du Danube. Représentez-vous les gorges de l'Aar à Meyringen, le Trient, ou les cluses de la Birse entre Court et Roche, et vous pouvez vous créer un image de la contrée que nous allons parcourir. Mais le Danube est un puissant cours d'eau; les montagnes qui le bordent ont 700 mètres de hauteur et le défilé a cent kilomètres de long. L'image s'agrandit donc considérablement dans toutes les dimensions.

Le défilé étant d'une grande importance stratégique, ses abords ont été pourvus de forts qui en indiquent l'entrée et qui forment comme un décor placé par la main de l'homme à l'avant-scène d'un grandiose spectacle naturel. A droite, sur la rive serbe, s'élèvent au sommet d'un monticule conique les puissantes ruines du fort de Golubac, construit par les Turcs sur l'emplacement d'un castel romain. Presque vis-à-vis, à gauche, rive hongroise, on aperçoit le château de Laszlovar, édifié par le roi Sigismond. De nombreuses batailles ont eu lieu autour de ces deux points stratégiques, entre les Hongrois et les Turcs. Sur le côté serbe, la montagne est percée d'une immense

caverne dont il s'échappe, au printemps, des masses innombrables de mouches qui causent un grand dommage aux troupeaux.

Avant d'arriver aux châteaux de Golubac et de Laszlovar, le Danube, au moment de quitter la plaine hongroise, a très peu de pente, ce qui s'explique par le remous occasionné par le rétrécissement du fleuve, dont nous aurons à parler tout à l'heure. Il forme près de O-Moldova un lac de 2100 mètres de largeur, dans lequel se trouve une île longue de cinq kilomètres. Deux kilomètres plus loin, près des châteaux, sa largeur se réduit presque subitement à 400 mètres, et la rapidité du courant augmente considérablement ; elle atteint jusqu'à cinq mètres par seconde. Le voyageur glisse sur le fleuve entre les hautes montagnes qui bordent son lit, tantôt parois de rochers abruptes dont le pied plonge dans l'eau ; tantôt forêts d'un vert sombre aux pentes plus douces. Sur les deux rives s'ouvrent des vallons latéraux remplis de verdure et parsemés d'habitations, celui de Lubkova, celui de Berzaska, celui de Dubova, dans lequel on débouche après avoir traversé la caverne de Punjikova, longue de cinq kilomètres. Ces vallées, qui coupent les chaînons, amènent dans le Danube de petits ruisseaux charriant des éboulis. Ça et là sur les cimes, on aperçoit les ruines d'un castel romain, ou de fortins turcs.

Les rochers, noirs ici, là d'un gris de calcaire, autre part veinés de rouge, sont percés d'un grand nombre de cavernes, dont plus d'une a des dimensions considérables. L'une ou l'autre, durant les guerres entre l'Autriche et les Turcs, a servi de poste militaire ; deux fois, dans la caverne de Velerani, des détachements autrichiens ont dû se rendre au Turcs après une défense opiniâtre. Presque à chaque pas l'on vous signale un site auquel se rattache le souvenir des exploits héroïques de guerriers autrichiens ou hongrois, même des femmes vaillantes qui prenaient part aux embuscades et qui tuaient le Turc avec volupté.

Toujours se rétrécissant ou s'élargissant, le fleuve nous amène, à 70 kilomètres en aval de Bazias, vers le promontoire de Greben qui, à distance, semble une immense muraille placée en travers du lit du Danube ; c'est une énorme paroi de rochers qui se détache de la chaîne de droite et qui s'avance dans le lit du fleuve ; par les basses-eaux, celui-ci se trouve réduit à 220 mètres de largeur. Immédiatement après, nous arrivons dans un évidement de deux kilomètres couvert d'îlots. Ces contrastes d'un puissant torrent roulant ses flots écumeux entre les rochers qui l'enserrent et des larges et tranquilles nappes d'eau, s'alliant aux contrastes que présentent en

même temps les rives et les montagnes qui les dominent, sont d'un effet grandiose.

Nous allons arriver à la passe de Kazan, au centième kilomètre de Bazias. Voilà bien la fin du Danube; il doit s'engouffrer là dans un passage souterrain, se dit-on, en apercevant dans le lointain, au détour d'un coude, deux parois de rochers hautes de 600 mètres qui descendent à gauche et à droite dans le fleuve et qui, à distance, semblent se toucher. Il n'en est rien cependant. Elles ont laissé entre elles un canal de 165 mètres, et ce grand cours d'eau qui, cent kilomètres plus haut, avait dans son cours normal une largeur de 1500 mètres, s'y précipite. Nous avons atteint ici le point le plus pittoresque de ce remarquable défilé du Danube. Le fleuve s'élargit de nouveau; nous passons le long de l'ancienne route de Trajan, puis en face d'Orsova; nous cotoyons l'île turque d'Ada-Kaleh et nous sommes aux Portes de fer.

Il y a 130 kilomètres de Bazias aux Portes de fer. Il ne faudrait pas croire que nous ayons fait ce trajet comme on navigue sur un lac ou sur une grande rivière telle que la Tamise, de Londres à son embouchure, ou l'Escaut. Non. Dès le trentième kilomètre en aval de Bazias s'ajoutent aux charmes pittoresques d'un site grandiose, sauvage, d'un incomparable attrait dans sa diversité, les beautés effrayantes d'un grand torrent qui franchit des écueils, roule de cataracte en cataracte, s'élance contre les rochers, en rebondit en nuages de poussière d'eau ou en longues traînées d'écume, qui tourbillonne, qui frappe furieusement des centaines de récifs et dont les mugissements s'entendent à de grandes distances.

Le Danube n'a pas encore achevé son lit. Le roc sur lequel il glisse n'est pas partout suffisamment usé, rongé, creusé, pour offrir au fleuve une profondeur suffisante; les écueils, derniers seuils des montagnes qui bordent les deux rives, ne sont pas aplanis et il reste d'innombrables pointes de rocs qui émergent à l'étiage d'un mètre, même de deux mètres et demi. Ces hauts fonds et ces récifs, ainsi que les remous et les tourbillons, rendent la navigation du Danube, dans le défilé que nous venons de décrire, difficile et périlleuse. Les bateaux n'ont par places que d'étroits passages entre les récifs; il suffirait d'une légère déviation pour qu'ils se brisent contre un roc; puis il y a les écueils sur lesquels ils peuvent se déchirer par les basses eaux; enfin, les cataractes difficiles à franchir, non seulement à cause de la rapidité du courant, mais aussi à cause des récifs. Il y a cinq cataractes: Stenka, Kozla, Tachtalia, Jucz, les Portes de fer.

La navigation est périlleuse même avec de bons pilotes. Sans parler des nombreux bateaux qui se sont perdus, nous relèverons

seulement que la navigation, dont la saison s'étend du 1^{er} mars au 30 novembre, a été interrompue, dans une période de 40 années, pendant 117 jours en moyenne; il y a eu des interruptions de 215, 254, 260 jours. Sur 275 jours! Encore ne compte-t-on pas comme interruptions proprement dites les transbordements de cargaisons ou de voyageurs des grands bateaux sur de plus petits, des bateaux sur des chariots, puis de nouveau des chariots sur des bateaux. Ces interruptions sont très préjudiciables au commerce, parce qu'elles retardent ou empêchent les expéditions.

Les difficultés de la navigation sur cette première section du Bas-Danube avaient déjà préoccupé les Romains. Le Danube formait, au commencement de l'ère actuelle, la limite septentrionale du vaste empire romain, du moins sur une longueur considérable. Il servait au transport des troupes et des approvisionnements; ses rives étaient flanquées de forts. En outre, sur plusieurs points, à O-Moldova, par exemple, les Romains exploitaient des mines de cuivre. Il était naturel, nécessaire même, qu'ils cherchassent à corriger ou à éviter les rapides. De l'époque romaine datent trois œuvres gigantesques, dont les derniers vestiges, visibles aujourd'hui encore, nous arrachent une exclamation d'enthousiasme et d'admiration.

C'est d'abord le pont de Trajan, un pont de quinze cents mètres, qui aboutissait en Dacie, à l'endroit où se trouve la petite ville roumaine de Turn-Séverin. On aperçoit encore les deux culées et, par les basses eaux, quinze piliers. Cet ouvrage, qui pouvait passer à cette époque pour une merveille du monde, fut construit en un an, de l'an 102 à 103, et détruit par les ordres de l'empereur Adrien, qui manquait d'argent pour payer les garnisons auxquelles la garde du pont était confiée.

Puis un grand canal de trois kilomètres destiné à contourner les rapides et les écueils des Portes de fer. On en a découvert les traces en creusant le canal inauguré le 27 septembre 1896, dont nous parlerons tout à l'heure.

Enfin la voie Trajane, une route partant, pour remonter le Danube, du village serbe de Sibb et aboutissant probablement à Bazias. Cette route était taillée en partie dans le roc; là où les Romains, avec les moyens techniques insuffisants dont ils disposaient, n'avaient pu l'entamer suffisamment, la route était un pont de bois posé sur des poutres enfoncées dans le roc. On voit encore distinctement les trous qui servaient à cet usage, ainsi que les points d'appui des poutres obliques destinées à supporter les poutres horizontales. Trois inscriptions, dont deux sont bien conservées, ont été gravées

dans les parois de rocher par les Romains, en commémoration de cette remarquable construction.

Le temps ainsi que l'esprit de destruction et l'incurie des hommes ont eu raison de ces trois gigantesques constructions. Les siècles s'écoulèrent sans que personne songeât à reprendre l'œuvre des Romains.

Le comte Szechenyi vint. Celui que les Hongrois ont proclamé le plus grand des Magyars, comprenait que le Danube est la grande artère qui peut décupler la vie commerciale et industrielle de la Hongrie. Riche en blé, maïs, tabac, denrées alimentaires de toutes espèces, riche en produits naturels, ce pays a un intérêt immense à diriger ses marchandises dans la direction de l'Orient par la voie d'eau, infiniment plus avantageuse que toute autre. Szechenyi fit, en 1830, un long voyage d'exploration du Danube, de Bazias à la Mer Noire. Son inspection lui suggéra plusieurs travaux de correction, ainsi que la construction d'une route reliant Moldova à Orsova. Cette route fut commencée en 1834 et achevée trois ans plus tard. Elle court le long de la rive gauche du Danube, fait par conséquent vis-à-vis à la voie de Trajan, et ressemble beaucoup à l'Axenstrasse, surtout à la passe de Kazan, où les rochers surplombent.

Quant aux travaux de correction du fleuve proprements dits, on ne pouvait les entreprendre sans le consentement du gouvernement turc, les rives du Danube appartenant alors en partie au sultan ou en étant tributaires. Les fonctionnaires du chef des Croyants menacèrent d'abord de bombarder les ouvriers qui oseraient pratiquer des mines pour faire sauter des rochers; puis ils finirent par consentir à certains travaux, mais mirent la plus mauvaise volonté du monde à prêter leur concours. L'un d'eux prévint ironiquement le comte qu'il aurait le temps d'apprendre le turc, l'arabe et le persan, avant que certains rochers fussent enlevés.

Cependant on exécuta plusieurs travaux qui furent suspendus, en 1846, faute d'argent.

Après avoir été décrétée d'utilité générale européenne par le Congrès de Londres (1871) et placée sous le patronage d'une commission internationale, la correction du Bas-Danube fut sérieusement reprise par une loi de 1888. Le parlement hongrois décida que la correction se ferait aux frais de la Hongrie. Cette entreprise comportait notamment la construction de plusieurs grands chenaux destinés à contourner les cataractes ou à augmenter le tirant d'eau pendant la saison d'étiage, l'enlèvement du promontoire de Greben, la suppression des récifs principaux.

Les travaux commencèrent en 1890. Une partie fut terminée en 1896. C'est cette année, le dimanche 27 septembre, que le plus important, le canal des Portes de fer, fut inauguré.

Les Portes de fer sont le dernier des rapides du Danube et le plus dangereux pour la navigation. Là le fleuve a 1200 mètres environ. Il est traversé par un écueil nommé Prigrada qui s'étend, dans le sens du courant, sur une longueur de deux kilomètres et qui émerge par les basses eaux de plus de deux mètres; au-delà de l'écueil, le lit creusé forme un gouffre que le fleuve franchit en bouillonnant. Toute cette partie, de même que le lit en amont, sur une grande longueur, est couverte de récifs. On dirait un vaste labyrinthe de rocs semés à profusion; le fleuve n'est presque plus un fleuve; à l'étiage, son lit ressemble plutôt à des lagunes dans des passes rocheuses. Par les basses eaux, les Portes de fer sont presque impraticables, la profondeur navigable n'étant par places que de quelques centimètres; par les hautes eaux, la rapidité du courant est énorme, et le pilote qui n'a pas l'œil sur les bouées peut laisser son bateau s'accrocher à la pointe d'un récif.

Il était impossible de corriger le fleuve dans ces conditions. Il fallait contourner l'obstacle. On a donc pratiqué là, en entamant la rive serbe, un canal long de 2500 mètres, large de 80, ayant à l'étiage une profondeur de deux mètres qui pourra s'augmenter encore par le travail des eaux. Cette construction, qui a occasionné un déplacement d'un million de mètres cubes de matériaux, était devisée à 9 millions de florins, mais a coûté davantage. Les autres ouvrages compris dans la grande entreprise hongroise sont en voie d'exécution. Dans quelques années, les grandes barques et les bateaux à vapeur — il y a un service régulier entre Belgrade et Orsova — navigueront sur le Danube en toute sécurité et même dans la saison de l'étiage.

J'ai assisté à l'inauguration du canal des Portes de fer. C'était donc le 27 septembre 1896.

Dès six heures du matin, la société dont je faisais partie avait pris possession du *Zrinyi*, joli vapeur qui était amarré à deux kilomètres en aval d'Orsova, tout près des Portes de fer. La fête commençait à 10 h. seulement. Le temps qui nous restait fut agréablement rempli tant par les plaisirs de l'excellent buffet que nos hôtes hongrois avaient mis à notre disposition, que par le spectacle des apprêts de la fête. Nous nous trouvions aux abords immédiats de trois pays; rive gauche, la frontière hongroise-roumaine; rive droite, la Serbie. Les Hongrois se réunissaient à Orsova où leur roi, l'em-

pereur d'Autriche, était arrivé dès la veille. Les Roumains avaient hérissé de drapeaux la montagne la plus voisine de la frontière, et de nombreux bataillons et escadrons se massaient aux environs de Verciorova, la première ville roumaine. Quant aux Serbes, ils célébraient la fête d'une manière toute civile; les habitants des environs, dans leurs costumes pittoresques et variés du dimanche, se postaient le long de la rive; quelques fonctionnaires en uniformes civils indiquaient seuls qu'il s'agissait d'une fête officielle. Après que les traditionnels vingt et un coups de canon eurent annoncé l'arrivée à Orsova du roi de Serbie, puis du roi de Roumanie, l'heure de la fête allait sonner. Nous vîmes alors descendre le Danube, venant d'Orsova, d'abord un aviso, puis un torpilleur et le bateau qui portait les trois monarques et leurs principaux officiers. Venait ensuite celui des membres du parlement hongrois, parmi lesquels on remarquait un grand nombre de magnats en costume de cérémonie, qui n'est pas l'habit noir, mais l'ancien uniforme des officiers magyars. Le *Zrinyi*, après avoir vu défiler ces quatre embarcations, se mit à la suite, car il faisait partie du cortège officiel. Près de l'entrée du nouveau canal, il y eut une courte cérémonie religieuse, à laquelle présidait un évêque hongrois. Puis la flotille s'avança; le roi François-Joseph trancha la légère chaîne de fleurs qui barrait le passage, et le bateau royal fit son entrée dans le canal aux applaudissements de tous les spectateurs et au bruit des canons qui des deux rives saluaient la suppression du principal obstacle de la navigation danubienne. Toute la flotille traversa le canal et descendit le Danube jusque dans les eaux roumaines, au-delà des Portes de fer. Puis nous virâmes de bord. Nous devions remonter le fleuve, repasser le canal et faire une excursion jusqu'au-delà de la passe de Kazan, toujours à la suite du bateau trois fois royal. Comme le temps était magnifique, cette excursion fut la partie la plus attrayante de la fête, et le paysage se présenta à nos yeux sous son plus bel aspect. Nous admirâmes à notre droite la riante vallée de la Cserna avec la ville d'Orsova; nous adressâmes un salut aux mânes des Romains, en passant le long de l'ancienne voie Trajane, dont les vestiges s'apercevaient distinctement, signalés qu'ils étaient d'ailleurs par les tables commémoratives. Puis nous passons le défilé de Kazan et nous nous trouvons dans la plus belle partie de ces remarquables gorges dont nous avons fait la description ci-dessus. Lorsque nous eûmes rassasié nos yeux du plus beau paysage fluvial qu'il y ait en Europe et nos cœurs des grands souvenirs qui hantent les rives du vieux Danube, la flotille vira de nouveau de bord et redescendit le fleuve jusqu'à Orsova. La fête officielle était terminée.

Il me restait cependant, après avoir passé plusieurs heures sur l'eau, à visiter les rives.

Orsova, la station-terminus des chemins de fer hongrois, est une ville de 4000 habitants, située dans une large découpure de la montagne. Elle a appartenu longtemps aux Turcs. C'est, sous un autre rapport encore, une ville historique chère à tout bon Hongrois. La guerre d'indépendance entreprise par Kossuth contre l'Autriche, en 1849, ayant abouti à plusieurs défaites consécutives de son armée, ce patriote fut obligé de battre en retraite sur le territoire ottoman, pour échapper à une condamnation à mort. Avant de franchir la frontière, il fit enfouir dans le plus grand secret, près d'Orsova, la sainte couronne hongroise et d'autres insignes de la royauté nationale. Ces objets furent découverts en 1853 et transportés à Vienne. La place où ils séjournèrent pendant quatre ans est indiquée aujourd'hui par une chapelle qui est particulièrement vénérée des Hongrois.

Les habitants d'Orsova, de Sibb, village serbe, et de Verciorova, les trois localités les plus rapprochées des Portes de fer, s'occupent essentiellement de pêche et de la préparation du caviar. Les esturgeons remontant le Danube depuis la Mer Noire sont arrêtés par les cataractes des Portes de fer et capturés en grande quantité. Le caviar d'Orsova est très renommé.

On ne peut dépeindre les Portes de fer sans parler de l'île d'Ada-Kaleh située dans le Danube, à peu près vis-à-vis d'Orsova. Pendant la fête, cette île m'avait frappé, parce que j'avais aperçu, hissés sur de vieilles tours, le drapeau autrichien et le croissant sur fond rouge. Cette île, qui a 1750 mètres de longueur et 450 mètres de largeur, a changé quatre ou cinq fois de maître, appartenant tantôt aux Autrichiens, tantôt aux Turcs. Après la dernière guerre entre les Russes et les Turcs, les plénipotentiaires qui signèrent le traité de Berlin, en 1878, s'occupèrent superficiellement de cet îlot. Il fut stipulé que l'Autriche-Hongrie pourrait y tenir garnison. Mais la question de propriété ne fut pas décidée. De fait, Ada-Kaleh est un territoire ottoman et, à part la compagnie de garnison, la population est entièrement musulmane.

Après avoir été chassés d'Orsova, les Turcs fortifièrent Ada-Kaleh et l'appelèrent Nouvelle-Orsova. Les Autrichiens s'en étant emparés en 1716, augmentèrent les fortifications et en firent une place formidable qui commandait le Bas-Danube. Les fortifications, quoique mal entretenues, sont assez bien conservées; il y a des remparts, des murs, des portes, des tours, des esplanades et de vastes casemates. La population turque, forte d'environ 450 habitants, s'est

logée dans les casemates ou bien a adossé ses maisons contre les remparts. La plupart des habitations ont un jardin clos de planches, les Turcs ne tolérant pas qu'un regard indiscret pénètre dans leur intérieur.

Il y a à Ada-Kaleh un bazar comme à Constantinople, mais en miniature. On y voit aussi une petite mosquée; les femmes y sont voilées comme en Turquie et les enfants s'y nomment, comme aux bords du Bosphore, Mustapha, Ibrahim ou Fatima. Les habitants vivent de la contrebande et de la culture du tabac, de la vigne et des roses.

Entourée jadis de territoires turcs ou tributaires de l'empire ottoman, l'île d'Ada-Kaleh profite aujourd'hui de la distance que le refoulement des Turcs dans la direction de l'Orient a mise entre elle et la mère patrie. Il n'y a aucun gouvernement à Ada-Kaleh. Un vieux cadi rend la justice. Les habitants ne payent pas d'impôts et ne sont point soumis au service militaire; ils ne sont placés sous aucun système douanier et peuvent ainsi tirer avantage du voisinage de la Hongrie, de la Roumanie et de la Serbie.

Les Turcs d'Ada-Kaleh sont assurément les Turcs les plus heureux qu'il existe. Souhaitons longue vie à leur indépendance. Il serait dommage vraiment que cette curiosité unique au monde, un pays sans gouvernement, sans impôts ni douanes, franc de service militaire comme de tracasseries administratives et judiciaires, disparût de notre continent.

