



486.) Les fortresses occupent presque partout une colline occupée, ou même une montagne. Les murs, garnis de tours carrées, rondes hexagonales ou octogonales, ont jusqu'à Lambou d'épaisseur, et sont toujours liés élevés, quelquefois il y a trois enceintes concentriques, mais jamais de fossés. Les murs dérivent, du côté des courbes et des angles, qui augmentent la résistance; on n'y voit pas de traces de pont-levis: les portes étaient protégées par un mur en saillie et de tours en plus grand nombre. On peut sans doute constater, dans cette ligne de fort, une brève partie de ceux qui furent élevés par Justinien, et qui sont examinés par Procope.

Le chemin de fer permet à l'antiquaire de rechercher toutes les localités, qui demandaient autrefois tout un voyage.

Le voyageur qui ne se propose pas d'explorer la vallée de la Vraïtza inférieure, passe au moins faire une excursion, jusqu'à la 5<sup>e</sup> station, Demotika. L'antique Poly montichos, on reconnaît à Demotika, les restes d'une enceinte pélasgique, sur le roc qui à la base d'une tour byzantine; mais les murs ont été ruinés par le ciment qui supporte d'abord une construction romaine, et plus tard un rempart du moyen âge (H. Samard, Voyage arch. en Thrace, p. 454). On doit aussi visiter, à Demotika



La grotte du ruisseau, ainsi nommée en souvenir du roi Charles, surnommé XII, qui n'y a jamais été enfoncé; mais qui a servi, quelque temps, aux de la ville dont elle fait partie. Cette grotte est un cabinet précieux, intéressant parce que on y lit encore des inscriptions grecques vers 1870, sur des murs qui ont été faits par les Maures, et sur le sultan avait été enlevés à Demotika; les autres stations de cette ligne sont des villages nouveaux, qui fondit au lieu, Basilique de Saint Georges (H. Samard, op. cit. p. 454). La ville, qui se voit par rapport au pied de la colline est à 1/2 lieue des murs de la ville, qui ont la même destination; elle a plusieurs fois été installée dans de bonnes conditions de solidité par les ingénieurs français qui l'ont construite en approchant de la mer, elle a digne peut-être de l'importance du Rhodé, et même, est à 1/2 lieue du pied de l'emplacement de l'antique Poly montichos (H. Samard) pour attendre, après un passage de 40 lieues, la ville de Poly à Rodinoh. Cette localité, naguère complètement ignorée et presque déserte est située entre trois et quatre lieues de la ville de la base de la colline de ces villes. On y voit certainement quelques maisons, et l'on peut assister à la construction d'un commencement de ville, qui doit prendre son essor de développement grâce à elle et destinée à devenir l'entrepôt d'exportation de tous les produits agricoles de la contrée.

AKRAHMIA

AOHMN

L'Helles. On ignore cependant, les raisons qui ont fait pré-  
férer cette plage déserte à l'antique ville d'Anas, dont on  
pourrait facilement agrandir le port (V. H. 56, 60). Il est  
doutoux qu'elle soit plus salubre même que cet espace con-  
tinue de population, dont l'accroissement aurait amélioré  
les conditions hygiéniques du pays. Quoi qu'il en soit les  
constructions d'Edicagh comprennent: une esplanade,  
construite pour le service du chemin de fer, et qui posent  
s'y débiter le matériel de construction et d'entretien  
de l'exploitation; des magasins; une maison du direc-  
teur; des bâtiments de port, en voie d'achèvement; quel-  
ques habitations, et une population composée d'ouvriers  
qui ne s'y fixeront pas, et se tâcheront pas sans doute  
à être remplacés par les marins et les négociants.

La voie ferrée d'Andrinople à Constantinople, emprun-  
te au commencement le tracé du chemin de fer de Ed-  
icagh jusqu'à au delà de Kalléli-Bourgaz (58 mil); mais  
nous devons reprendre la route postale de Constantinople  
par Seli-Bourgaz et Sélivri.

D'Andrinople à Seli-Bourgaz, on voyage dans une plai-  
ne peu ondulée, très fertile, coupée par de longues vallées  
parallèles dont plusieurs sont à sec en été; cette plaine  
a selon J. Lajoye, une grande analogie d'aspect avec  
la Beauce. Il faudrait comparer avec la Beauce depuis

lie de la luxuriante chevelure de maisons qui font  
sa gloire et sa richesse. Le pays que l'on traverse, dit  
M. Alb. Dumont, est désert, la terre est grasse et fertile,  
mais on ne la cultive pas. S'il y avait une route pra-  
ticable dans cette province, ces campagnes ne pourrai-  
ent être aussi désolées. Les Ottomans d'autrefois a-  
vaient moins d'incursion. Autour d'Andrinople, le gou-  
vernement s'occupe de refaire une route carrossa-  
ble, mais au delà on côtoie, sans pouvoir la suivre à  
cause de son état de dégradation, une magnifique  
route parée de grosses dalles commodes, telles aux plus bel-  
les œuvres romaines; elle était construite dès le XVI<sup>e</sup>  
siècle, les inscriptions sont encore à leur place, et  
nous donnent cette date. Parfois on aperçoit de grands ponts  
monumentaux qui s'élevaient à dr. ou à g. sur de petits  
ruisseaux, les bords sont marécageux, leur construction  
est presque partout la même: deux escaliers appuyés l'un  
contre l'autre se réunissent au sommet; on l'arche ter-  
minte à ménagé une esplanade peu étendue. Ce sont là  
de beaux restes de l'ancienne puissance des Byzantins.  
Presque tous remontent aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s., comme l'indique  
la date inscrite sur des plaques de marbre. Dans ces  
solitudes par leurs masses imposantes, leurs hautes arcades.



des, ces ponts rappellent les aqueducs de la campagne de Rome, ils en ont la majesté et la tristesse. De tous côtés les ruines des villages abandonnés indiquent une ancienne prospérité; les habitants sont partis, ils sont allés se confier dans les villes; les ronces ont tout envahi, on est venu la chercher des pierres. Beaucoup de ces villages étaient encore peuplés, il y a un demi-siècle, d'autres sont déserts depuis longtemps; on y reconnaît plus ni les rues, ni les maisons, le cimetière, seul indice d'une pitié particulière, est encore intact. Tout ce pays est désolé. (Hb. D. 10000. passim.) Cette immensité n'a pas pour compensation, comme les déserts d'Asie et d'Afrique, l'atmosphère lumineuse qui réjouit les yeux et exalte par la variété infinie des effets; ici l'impression générale est pleine de tristesse et de découragement. Il est grand temps que la suprême influence des chemins de fer que l'on construit vaque porter remède à cet état de choses. Des moyens de transport et des bras peuvent tout changer en quelques années. Jusqu'à présent les essais de culture à l'européenne ont toujours échoué par le manque de ces deux conditions; les animaux eux-mêmes sont trop faibles pour traîner les charreots achetés à grands frais en Europe, et les ouvriers manquent pour réparer les ustensiles qui se brisent ou altèrent (4 heures). L'Asie.

Συνοδορρραεε εασε Αδρρανοειμυ εδ Δεε-αγρρρ.  
 Κελλας Δνε Νερερρρεεε

La vallée de la Maritima, qui se dirige au S. à partir d'An-  
 abrine, est digue d'être visitée; elle est parcourue sur la rive droite  
 rive droite du fleuve, par la ligne ferrée dont le station 1873 est 652-4.

- Sont (22 kil.) Casti;  
 (14 kil.) Koukeli-Kouzag, où s'embrancha la ligne  
 Andrinople à Constantinople; puis  
 (44 kil.) Timotika;  
 (23 kil.) Imfli;  
 (23 kil.) Asiagli;  
 22 kil) Farsafli;  
 23 kil) Dedragh.



JOHN

La rive gauche court une route de terre qui s'embrancha  
 à 10 kil. d'Andrinople, va à Andres, par (46 30 mil.) Im-  
 ra-Keyra et (10 h.) Isala, route de Salonique à (45 mil.)  
 par Isala, près de Faci, et se continue jusqu'à (10 h.) Isa-  
 andra. On dit qu'on voit à reconna, dans toute cette vallée,  
 une série de châteaux et de fortresses byzantines, qui joui-  
 rent un grand rôle pour la défense du pays. On se figure aux  
 étrangers, dit-il, les byzantins du XIII<sup>e</sup> comme de nos jours, et  
 qui repoussaient les attaques quand un pressant danger les y  
 forçait, et n'avaient du reste, en dehors de ces hautes fortifica-  
 tions, ni énergie ni prévoyance. L'histoire siége en  
 plus courts cette fautive qu'on voit Voyage sur le 29 Thracie,

486.) Les fortifications occupent presque partout une colline escarpée, ou même une montagne. Les murs, garnis de tours carrées, rondes hexagonales ou octogonales, ont jusqu'à 2 toises d'épaisseur, et sont toujours très élevés; quelquefois il y a trois enceintes concentriques, mais jamais de fossés. Les murs déccroient, du reste, des courbes et des angles, qui augmentent la résistance; on n'y voit pas de traces de ponts levés: les portes étaient protégées par un mur en saillie et des tours en plus grand nombre. On peut sans doute retrouver, dans cette ligne de forts, une bonne partie de ceux qui furent élevés par Aristonice, et qui sont énumérés par Pline.

Le chemin de fer permettra à l'antiquaire de rechercher toutes les localités, qui demandaient autrefois tout un voyage.

Le voyageur qui ne se propose pas d'explorer la vallée de la Vraïtza inférieure, pourra au moins faire une excursion jusqu'à la 3<sup>e</sup> station, Demotika l'antique Didymoteicho. On reconnaît à Demotika, les restes d'une enceinte pélasgique sur l'acropole à la base d'une tour byzantine; mais les pièces ont été réunies par le ciment pour supporter d'abord une construction romaine, et plus tard un rempart du moyen âge (Alb. Dumont, Voyage arch. en Thess., p. 454). On doit aussi visiter, à Demotika

La prison du roi Charles, ainsi nommée par souvenir  
 du roi Charles, ainsi nommé, XII, qui n'y a jamais été  
 enfermé, mais qui a résidé quelque temps dans le dôme  
 dans dont elle fait partie. Cette prison est un cabinet  
 humide, intéressant parce que on y lit encore des inscrip-  
 tions écrites vers 1820 par des soldats français pris à Sain-  
 t-Maur, et que le sultan avait internés à Demotika.  
 Les autres stations de cette ligne sont des villages nouveaux,  
 sauf Fédédjik ou Fida, l'antique Dymae (V. R. 56). Le pont, qui  
 on aurait pu reporter au pied des collines à l'O. longe le  
 fleuve, qui peut la mener à des cas de l'ordonne-  
 ment; elle a d'ailleurs été installée dans de très bonnes con-  
 ditions de solidité par les ingénieurs français qui l'ont con-  
 struite. En approchant de la mer, elle s'élève pendant  
 de l'embranchure du fleuve et incline vers l'O. pour  
 près de l'emplacement de l'antique Trapanopolis (V. R. 56)  
 pour atteindre, après un parcours de 14,9 kil., sa tête de ligne  
 à Dédiagh. Cette localité, naguère complètement ignorée  
 et presque déserte, est située entre lacs et Makri, à 30 kil en-  
 viron de l'une et de l'autre de ces villes. On y voit actuelle-  
 ment quelques maisons, et l'on peut assister à la formation  
 d'un commencement de cité, qui doit prêter un rapide  
 développement, puisqu'elle est destinée à devenir l'entrepôt  
 d'exportation de tous les produits agricoles de la vallée de

Σιδροπόλιν καὶ αὐτὸν Ἀδριανούπολιν ὁ  
 Διδὸς ἀγαστῆρ.

L'Éolie. On ignore cependant les raisons qui ont fait pré-  
 férer cette plage déserte à l'antique ville d'Éros, dont on  
 pourrait facilement agrandir le port. (V. R. 66, 6ms). Il est  
 douteux qu'elle soit plus salubre même que cet aspic cen-  
 tre de population, dont l'accroissement aurait amélioré  
 les conditions hygiéniques du pays. Quoi qu'il en soit des  
 constructions de Gedelagh comprennent une esplanade,  
 construite pour la service du chemin de fer, et qui parait  
 d'y débiter le matériel de la construction et celui  
 de l'exploitation; des magasins; une maison du direc-  
 teur; des bâtiments de gare, en voie d'achèvement; quel-  
 ques habitations, et une population composée d'ouvriers  
 qui ne s'y fixent pas, et ne tarderont pas sans doute  
 à être remplacés par les marins et les négociants.

La voie ferrée d'Andrinople à Constantinople, emprun-  
 te au commencement le tracé du chemin de fer de Sa-  
 diegh. Jusqu'au delà de Koullé-li-Bourgoz (38 kil); mais  
 nous devons reprendre la route postale de Constantinople  
 par Lali-Bourgoz et Akhiz.

D'Andrinople à Lali-Bourgoz, on voyage dans une plai-  
 ne peu ondulée, très fertile, coupée par de longues vallées  
 parallèles dont plusieurs sont à sec en été: cette plaine  
 a selon J. Lefevre, une grande analogie d'aspect avec  
 la Beauce. Il faudrait ajouter: avec la Beauce d'après.

## L'Inde par les routes de l'Inde et de l'Inde

des, ces ports rappellent les aqueducs de la campagne de Rome, ils en ont la majesté et la tristesse. De tous les côtés les ruines des villages abandonnés indiquent une ancienne prospérité; les habitants sont partis, ils sont allés se renfermer dans les villes; et comme tout est vain, on est venu là chercher des pierres. Beaucoup de ces villages étaient encore peuplés, et dans d'autres, d'autres ont des débris de murs, mais on ne reconnaît plus ni les portes, ni les maisons. L'Inde, semblerait d'une pitié particulière, et encore indigne. Tout ce pays est désolé. (L. B. du ... in.) Cette immensité ne peut pas compenser les déserts d'Asie et d'Afrique, l'atmosphère immense qui enveloppe la zone et exhalante par l'océan infini des états. L'impression générale est pleine de tristesse et de découragement. Il est grand temps que la supériorité des chemins, que l'on construit chaque année, est état de choses. Des moyens de transport et les bras peuvent tout changer en quelques années. Jusqu'à présent les progrès de culture à l'indienne ont toujours été par le manque de ces deux conditions, les animaux eux-mêmes ont été faibles pour traîner les charrettes achetées à grands frais en Europe, et les ouvriers manquent pour réparer les ustensiles qui se brisent. (4 heures) K. A. A.



Les Propriétés des Aquaromonas et des Tadejals  
 Noyés Les Mapiros.

Les de la haute et de la basse de maisons qui font  
 sa gloire et sa richesse. Le pays que l'on traverse, dit  
 M. Alb. Tournet, est dit de la terre est grosse et fertile,  
 mais on ne le cultive pas. Il n'y avait une route pra-  
 ticable dans ces vastes campagnes ne pourrai-  
 ent être autre que celle des Turcs et des Grecs ar-  
 rivent même à la fin de la route. Si on s'en va, le gou-  
 vernement s'occupe de la route carrossa-  
 ble, mais on ne s'occupe pas de la suivre à  
 cause de son état de ruine. Une magnifique  
 route par les vallées et les vallées les plus bel-  
 les de ces montagnes; elle était construite au XVI<sup>e</sup>  
 siècle, les inscriptions sont encore à leur place, et  
 nous en avons vu. Parfois on aperçoit de grands  
 monuments, qui doivent être les restes de petits  
 palais, de temples, de maisons, de constructions  
 et presque toutes de pierre: les escaliers appuyés l'un  
 contre l'autre de pierre, sans un mot, ni l'archite-  
 cte ni ménagé une esplanade peu étendue. Ce sont là  
 de beaux restes de l'ancienne puissance des Romains.  
 Presque tous remontent aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s., comme l'indi-  
 que la date inscrite sur des plaques de marbre. Dans ces  
 solitudes par leurs masses imposantes, leurs hautes arc-