

Une Tour Eiffel à 100 kilomètres de Bakou

Île volcanique de Sangui-Mougan.

Il est notoire, qu'à la fin du XIXe - début du XXe siècle, époque du boom pétrolier, l'Azerbaïdjan a attiré l'attention non seulement des magnats du pétrole, des industriels, des banquiers, des architectes, mais aussi des ingénieurs et scientifiques de l'époque.

De nombreux monuments historiques, associés aux noms de personnalités mondiales célèbres, ont survécu à ce jour en Azerbaïdjan.

Néanmoins, sur le territoire de notre république, se trouve un monument associé au nom d'une personne que tout le monde connaît, mais peu de gens en Azerbaïdjan même connaissent ce monument. Il s'agit d'un ingénieur français, spécialiste de la conception de structures métalliques, Gustave Eiffel, dont la célèbre œuvre - la Tour Eiffel - est un symbole de Paris. Sur les rives de la mer Caspienne, se dresse une construction qui peut à juste titre être appelée la « Tour Eiffel de la mer Caspienne », mais qui, curieusement, ne se révèle pas être un monument touristique.

Pour la première fois, Viktor Aleksandrovitch Kvatchidze, qui a dirigé l'expédition archéologique sous-marine du musée de l'Histoire de l'Azerbaïdjan, et qui a mené des recherches sur place avec la participation du Club d'archéologie sous-marine de Moscou (« Katran ») dans les années 1980, a donné des informations sur l'intéressante île de Sangui-Mougan. Plus tard, il a été possible de recueillir des éléments supplémentaires sur l'histoire du projet ainsi qu'un certain nombre de photographies.

Alexandre Gustave Eiffel (1832-1923), après avoir étudié au lycée royal de Dijon, puis au collège parisien de Sainte-Barbe, et enfin à l'École Centrale des Arts et



Manufactures, a obtenu un diplôme d'ingénieur. Ayant commencé à travailler sur des projets architecturaux, il est rapidement devenu célèbre pour ses impressionnantes constructions en acier, insolites pour l'époque. Ses ouvrages, à l'instar de la gare de l'Ouest à Budapest, du pont piétonnier de Gérone, du dôme tournant de 100 tonnes de l'Observatoire de Nice, du pont à deux niveaux sur la rivière Lima, du pont Maria Porto au Portugal, du viaduc de Garabe ou encore de la maison de fer d'Iquitos au Pérou, ont attiré l'attention des fonctionnaires de Russie tsariste. En 1877, il fut invité à construire un pont ferroviaire sur la rivière Prut près de la

Gustave Eiffel.

ville d'Unguen (Moldavie), à la frontière entre la Russie et la Roumanie (depuis 2012, ce pont est officiellement appelé le « Pont Eiffel » ; il fut détruit par le groupe d'Azerbaïdjanais *Kamal Kassoumov* le 23 juin 1941, comme l'écrit Azad Husseynov dans son article « Deux ponts détruits dans les deux premiers jours de la guerre – et ... exclusion des listes des récompensés »).

Eiffel a également construit un phare à Dzgharylgatch (près de Skadovsk, sur la mer Noire, en Ukraine) et plus tard, en 1902, le pont Tsagveri près de Borjomi en Géorgie.

Au début des années 90, un phare conçu par Gustave Eiffel est également émergé de la mer Caspienne. Car à la fin du XIXe siècle, alors que le port de Bakou était devenu l'un des plus grands ports de l'Empire russe en termes de chiffre d'affaires, il s'est avéré que la bande côtière était mal équipée en matière de navigation, occasionnant des naufrages, parfois avec des pertes humaines. En conséquence, sur les caps de part et d'autre de Bakou, des phares furent construits, certains toujours en service à l'heure actuelle. L'un d'eux était projeté sur l'île de Sangui-Mougan (au XIXe siècle, l'île s'appelait Svinoy).

L'île de Sangui-Mougan se situe à 100 km de Bakou et à 20 km de la côte. Elle fait 1 km de long par 1,2 km de large, et est de forme arrondie. Le projet préconisait d'implanter le phare sur une élévation au centre de l'île. Les tests des forages avaient montré qu'il existait une épaisse couche d'argile compacte à cet endroit. En premier lieu, des travaux de renfort côtier (pour exclure l'érosion des sols) furent réalisés, puis un quai et un chemin de fer pour les chevaux (afin d'acheminer les matériaux de construction du quai à la colline) furent édifiés. Quant à la construction du phare, le projet de l'ingénieur Eiffel se révélait être le plus pertinent parmi les différentes propositions, car il prévoyait un ouvrage entièrement en fer. Premièrement, et c'est l'essentiel, le poids d'une telle structure en fer était beaucoup moins lourd qu'une structure en pierre, et c'était très important compte tenu de la nature argileuse du sol ; deuxièmement, la structure en fer se présente sous forme d'assemblage et peut, si nécessaire, être démontée et assemblée à un autre endroit ; troisièmement, ce genre de structure existait déjà, les phares construits par Gustave Eiffel à Ruhnu sur la mer Baltique et à Dzgharylgatch (Kherson) sur la mer Noire étaient déjà en fonction, prouvant ainsi la viabilité du concept. C'est pourquoi le projet de G. Eiffel fut retenu pour la construction du phare de Sangui-Mougan.



Ainsi, en 1887, le chantier de construction de la « Tour Eiffel de la Caspienne » débuta, et certains détails, des plus importants, arrivèrent tout droit de France.

À l'été 1891, en présence du commandant en chef du port de Bakou, du commandement de la flottille caspienne et des invités d'honneur, le phare fut allumé dans une solennité voulue.

Plus tard, un avis aux navigateurs fit son apparition : « ... dans la mer Caspienne, sur l'île Svinoy, au phare nouvellement construit, un appareil de 1ère catégorie est installé - avec une lumière blanche constante éclairant tout l'horizon sur 15,2 miles nautiques. »

Le phare était ancré sur un support de tour en forme de tuyau d'un diamètre de deux mètres, à l'intérieur duquel se trouvait un escalier en colimaçon. À l'extérieur, la tour était soutenue par quatre piliers de fer, reliés au cylindre central par des éléments de liaisons horizontales. Au sommet, se trouvait une salle de garde surmontée d'un lampadaire. Un dispositif spécial avait été installé pour monter les charges dans la tour.

Le phare mesurait 50 m de haut, et il était construit en tôles de 1,27 cm d'épaisseur, ce qui assurait sa solidité. Sur le phare, une plaque de bronze était clouée ; elle comportait la date de construction en français. Chaque matin, le gardien du phare couvrait les lentilles de verre avec un chiffon blanc pour les occulter des rayons du



Phare sur l'île de Sangui-Mougan. Au premier plan, stèle de pierre tombale du gardien décédé en 1904. 1980.

soleil, et le soir, il les découvrait et allumait le phare.

L'île fut progressivement aménagée : tout d'abord, une petite maison pour le gardien fut construite, afin qu'il puisse y amener sa famille, car il y restait en permanence, puis se fut le tour des entrepôts. Parfois, des bateaux de pêche s'amarrèrent au quai, et peu à peu, des pêcheurs s'installèrent sur l'île avec leurs familles.

Pendant la période de révolution, la situation militaro-politique exigea l'installation sur l'île d'un petit poste avec les équipements appropriés.

Cependant, les promoteurs de la construction, dans les exigences techniques du projet, n'ont pas tenu compte du fait que l'île de Sangui-Mougan est d'origine volcanique (comme plusieurs autres îles de l'archipel de Bakou), c'est-à-dire issue de l'éruption d'un volcan de boue et que les volcans de boue éjectent une « lave » froide. Les volcans de boue en Azerbaïdjan n'inquiétaient pas vraiment les autorités tsaristes, ni même plus tard les Soviétiques. Mais, ce qui s'est passé sur Sangui-Mougan a montré que les volcans de boue ne peuvent être ignorés.

Donc, le 11 avril 1932 à 18h30, une forte éruption d'un volcan de boue, accompagnée d'un fort grondement souterrain, s'est produite sur l'île de Sangui-Mougan. Les habitants de l'île, effrayés par le bruit, ont quitté leurs maisons et leurs bureaux. Soudain, une explosion est survenue dans le cratère du volcan, et un énorme tourbillon de feu s'est élevé à une hauteur de 150 m, puis s'est propagé horizontalement dans toutes les directions. Le feu a dévoré le phare, des bâtiments, des gens et des animaux domestiques. Une dizaine de minutes plus tard, d'autres bâtisses, un mât de signalisation, une jetée et les arbres plantés s'embrasaient. Le feu

du cratère s'estompa rapidement, mais les constructions étaient déjà en feu. Un gardien du phare, Ivan Makarov, projeté dans la mer par l'explosion, fut pris en charge par le navire « Yakov Zevin » qui croisait à proximité de l'île et s'était approché pour secourir les gens. Lorsque ses blessures furent soignées à bord du navire, Ivan Makarov exigea qu'on le ramène immédiatement sur l'île. Les gardiens du phare A. Dmitriev et I. Lochilin avaient eux été projeté sur l'île, loin du brasier, et avaient ainsi échappé à l'incendie. Une fois débarqués sur l'île, Ivan Makarov et les deux autres gardiens firent un terrible constat : sur les 18 personnes qui se trouvaient sur l'île au moment de la catastrophe, 13 étaient mortes, y compris la famille de Makarov. Le feu était en train de s'estomper, mais il avait causé de lourds dommages à la tour de fer : au pilier, sous l'influence de la chaleur, mais aussi aux vitres qui s'étaient brisées.

Makarov, Dmitriev et Lochilin aidèrent les survivants à monter à bord du navire, mais à l'approche du crépuscule, un nouveau problème est apparu : le navire « Yakov Zevin », avec les blessés à bord, ne pouvait pas appareiller pour Bakou, car de nombreuses plates-formes de forage se dressaient autour de l'île et, dans l'obscurité, le navire pourrait percuter l'une d'entre elles. Par conséquent, au risque de sa vie, sous les grondements souterrains sourds provenant du volcan de boue, Makarov retourna au phare, escalada le support craquelé et encore chaud, et parvint à allumer le phare (plus tard, Makarov recevra l'Ordre de l'Étoile rouge pour avoir sauvé les blessés et l'équipement). Avec deux de ses employés, ils restèrent sur l'île toute la nuit, éteignant le phare que lorsque le navire l'eut quittée. Le lendemain matin, lorsque le navire de sauvetage s'approcha de l'île, elle était méconnaissable : près d'un tiers de l'île était recouverte d'une couche de boue de 6 à 8 m d'épaisseur, et le reste de l'île avait tout simplement brûlé.

L'enquête menée révéla que la catastrophe avait pris les habitants de l'île par surprise, mais qu'ils n'en n'étaient pas responsables. À l'issue des travaux de la commission d'enquête, il fut recommandé de réparer complètement le phare, de remplacer toutes les structures en bois par des structures en pierre, de construire un abri spécial en cas de nouvelle éruption, de fournir des vêtements ignifuges aux employés et de fournir un bateau à moteur (canot de sauvetage) pour secourir le personnel en cas de nouvelle éruption. Jusqu'à ce que l'ensemble des

Phare sur l'île de Sangui-Mougan. 1980.

conditions soient remplies, le phare fut mis en veille. Un phare automatique temporaire fut installé, et deux volontaires sans famille se sont restés sur l'île pour s'occuper de l'infrastructure.

Plus tard, les experts notifièrent que l'éruption volcanique contenait aussi du gaz et que c'est ce dernier qui, en s'enflammant, avait causé les terribles dégâts et que les pertes humaines auraient pu être évitées si les habitants étaient restés dans leurs maisons en pierre et ne s'étaient pas précipités à l'air libre.

Pour éviter les défaillances de sécurité du phare, il a fut recommandé de le recouvrir d'un matériau ignifuge spécial. Il était prévu que le phare soit remis en fonction, mais par intermittence. Cependant, la résonance de la catastrophe fut si grande que la direction n'osa pas envoyer de nouveau personnel sur l'île et le phare fut abandonné.

C'est seulement en 1942, pendant la Grande Guerre patriotique, alors que le transport de marchandises dans la Caspienne avait fortement augmenté et que de nouvelles routes pour le mouvement des navires étaient apparues, que le phare fut remis en service, à l'aide d'une installation à base de kérosène.

En 1950, le phare fut réhabilité et modernisé avec un éclairage électrique, et désormais visible à 22 miles nautiques de distance. La structure du phare a été renforcée, recouverte d'un matériau ignifuge, ce qui, bien sûr, a affecté l'apparence du projet d'Eiffel. Néanmoins, la plaque en français, indiquant que le phare a été fabriqué à partir de pièces apportées de France, a été conservée. Plus tard, une petite unité de la flottille caspienne, et même un commandant militaire ont demeuré sur l'île, pour contrôler l'écologie des îles de l'archipel et de l'eau. Par la suite, une station automatique de surveillance du niveau de pollution de l'eau a été créée.

Pour résumer, à 100 km de Bakou, sur l'île de Sangui-Mougan, se trouve une construction associée au nom de l'architecte de renommée mondiale, Gustave Eiffel, dont les œuvres attirent, à juste titre, des milliers d'admirateurs. L'édifice d'origine a, bien sûr, subi des modifications lors de sa modernisation en 1950, mais de petits travaux aideront à restaurer l'apparence initiale.

Une belle vue sur la mer s'ouvre du haut du phare, et la côte et les îles voisines sont visibles au loin. Le quai permet aux petits bateaux de s'amarrer, et la pêche est également possible, les eaux de l'île regorgeant d'anquilles. Le phare n'est pas seulement un monument du



génie de l'ingénierie d'Eiffel, mais également la mémoire d'une catastrophe naturelle. Certaines des structures disponibles sur place pourraient être adaptées pour accueillir une exposition racontant l'histoire du phare et de la catastrophe de 1932. L'été prochain marquera le 130^e anniversaire de l'inauguration de la « tour Eiffel de la mer Caspienne. » ❁

Littérature :

1. Эйфель Александр- Густав. //Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Санкт-Петербург, 1904 г., Т.79. С.209.
2. Eiffel Alexsander Gustav// <http://www2.culture.gouv.fr>
3. Gustave Eiffel // <https://www.britannica.com/biography/Gustave-Eiffel>
4. Буланова О. Таинственный остров магов в Каспийском море // Газета «Эхо», 2 февраля, 2017.
5. Гиль Р. Привет из Баку (архивные документы сквозь столетия). Б., 2014
6. Подводно-археологическая экспедиция на Каспий по «историческим» следам Степана Разина // <https://forum.faleristika>