

l'incendie de la batterie du port saute en l'air aux cris de Vive l'Empereur et les équipages français qui accompagnent les frégates anglaises.

L'œuvre de destruction du port impérial marche rapidement sous les coups redoublés des frégates, qui profitent du désordre occasionné à terre par l'explosion de la dernière pour s'avancer de deux encablures et foudroyer plus promptement une quinzaine de petits bâtiments russes, renfermés dans la darse. Comme elles se rapprochent ainsi des batteries du port de commerce, les bouches à feu de ce port, qui avaient cessé un instant de tirer, recommencent alors sur nos frégates un feu assez vif, auquel vient se joindre celui des mortiers établis sur les hauteurs d'Odessa. Mais les frégates n'en accélèrent pas moins leur œuvre de destruction, et c'est à qui manœuvrera et canonnera le mieux, tantôt en combattant à l'ancre, tantôt en combattant sous vapeur. Dans ce cercle de feu si plus resserré, où se meuvent neuf bâtiments à vapeur, pas une fausse manœuvre ne se fait remarquer. Un instant, le feu d'une partie de ces frégates change de direction, c'est pour forcer à la retraite une batterie de campagne que l'ennemi a établie à leur droite sur la plage, dont s'étaient approchées les chaloupes lançant les fusées à la Congreve. A quatre heures, cette batterie, mise en déroute par les obus des frégates, s'est repliée dans l'intérieur après avoir été cause de l'incendie qu'allument ces obus dans quelques maisons d'un village : tous nos coups sont alors dirigés contre les bâtiments russes encore à flot dans le port impérial et que les flammes ne tardent pas à dévorer à leur tour, vers quatre heures et demie ; bref, la destruction de ce port est complète, et celle de la ville d'Odessa, en ce moment à notre merci, ne tarderait pas à suivre si nous ne faisions le signal à notre escadre de bâtiments à vapeur ; mais le but que nous avions en vue est atteint complètement, et c'est au contraire le signal de cesser le feu et de rallier nos pavillons que l'amiral Dundas et moi faisons à ces bâtiments.

Tel est, monsieur le ministre, le châtiment que nous avons cru devoir infliger non à la ville, mais aux autorités militaires d'Odessa, en raison de l'attentat dont elles s'étaient rendues coupables à l'égard d'un de nos bâtiments portant pavillon parlementaire. Les trente mille hommes de la garnison d'Odessa, ni les soixante-dix canons de sa forteresse et de ses batteries, ni nous pu préserver le port impérial du désastre que nous lui avions réservé en le faisant attaquer par nos frégates à vapeur.

Ce n'est pas sans étonnement, d'ailleurs, que nous nous remarquons l'absence de tout navire russe, soit sur les batteries, soit sur les établissements, et les navires du port, alors que nous avions tous les couleurs hautes. Un pareil ouï-dire des règles militaires ne peut être attribué qu'à un désordre qui régna dans la ville dès le commencement de l'attaque.

Les pertes de l'ennemi en hommes ont dû être assez sérieuses, par suite des explosions et des incendies qui se manifestèrent de toutes parts. A bord de nos bâtiments à vapeur, elles sont nulles, bien que le désordre ait été assez grand, et les *Fanboes* et le *Mogador* chacun quatre. Toutefois, cette première frégate le *Vauban* a eu à regretter deux hommes tués et deux hommes blessés, par suite d'un accident arrivé à une de ses bouches à feu.

A bord des frégates à vapeur anglaises, les pertes se réduisent à un homme tué et à dix hommes blessés.

Un pareil résultat, monsieur le ministre, atteste hautement l'immense supériorité de calibre et de tir des bouches à feu de nos frégates à vapeur sur celles de l'ennemi, et si l'art suprême de la guerre consiste à faire beaucoup de mal sans en recevoir, jamais semblable maxime ne recut une plus complète application.

J'ajouterai que plusieurs bâtiments de commerce ont profité du désordre occasionné par l'attaque pour sortir du port marchand, et notamment les deux seuls navires français qui s'y trouvaient retenus.

SAINT-PETERSBOURG ET CROONSTADT.

Le golfe de Finlande sera sans doute le théâtre de la guerre ; là se trouvent les ports militaires, les grands arsenaux maritimes de la Russie, Cronstadt et Swenborg, là enfin est le gros de ses escadres.

En quittant Revel, si l'on suit la côte d'Esthonie, on arrive à la baie de Narva, ville forte située à deux lieues dans l'intérieur des terres, sur la rivière du même nom. Avant d'atteindre les baies de Longa et de Koporia, nous sommes sur la côte de l'Ingrie, province encore soviétique au commencement du dix-huitième siècle, et qui finissait au territoire de Saint-Petersbourg, quand l'embouchure de la Néra n'était habitée que par la peuplade des Ivanovs, et la Russie ne possédait encore d'autre littoral sur la Baltique que cette plage et l'île de Bethan ou fut bâtie Cronstadt peu de temps après la fondation de Saint-Petersbourg.

Pour se faire une idée de la rapidité avec laquelle s'est développée cette puissance qui pèse si fortement aujourd'hui sur l'Europe, il suffit de remarquer que ses progrès ne datent que du dix-huitième siècle, puisque Saint-Petersbourg fut fondé en 1704 et Cronstadt en 1740. C'est dans ce dix-

huitième siècle que les Russes ont conquis les provinces allemandes de la Baltique : la Livonie et l'Esthonie en 1731, la Courlande en 1735.

Saint-Petersbourg n'est qu'à huit lieues de Cronstadt ; à l'extrémité d'un enfoncement du golfe de Finlande, au milieu des antiquités marais de la Néra. On construisit dans les arseaux de cette capitale des navires de guerre et même des vaisseaux de ligne ; ces arsenaux situés à l'embouchure de la Néra sont au nombre de trois : le premier est celui du môle de l'Amirauté neuve, le second celui de la Grande Amirauté où l'on construisait autrefois les vaisseaux de ligne, le troisième est à Okhta. En outre de l'île de Vamboli se trouve une crique qui peut abriter une escadrière de guerre.

Les vaisseaux de ligne construits sur les chantiers de l'Amirauté neuve qui tous lancés sont conduits à Cronstadt pour y être armés. On se sert pour cela d'allèges, car la Néra n'a que huit pieds d'eau et les coques en rabotent quinze. Ces allèges portent le nom de *chameaux*. Il prit un jour fantaisie à l'empereur Nicolas de faire construire à Saint-Petersbourg un vaisseau de 140 canons, mais il ne put sortir de la Néra et on fut obligé de le rasoir.

L'île de Cronstadt a trois lieues de long sur une demi-lieue de large et sa pointe occidentale est très étroite. Un banc de sable entoure l'île entière à l'exception de l'extrémité N. E. où se trouvent la ville et le port. Comme un banc semblable s'avance depuis Oranienbaum sur la côte de l'Ingrie jusqu'à près du port de Cronstadt, il en résulte que pour y pénétrer en venant de la mer, il faut suivre un canal sinueux et très étroit. Cronstadt est le grand arsenal maritime et le premier port de guerre de la Russie. Ses feux de sa citadelle s'abritent les forces navales de l'empire.

Il y a là moins d'eau qu'à Revel ; les très grands vaisseaux de ligne ne peuvent pas en approcher ; car bien que dans le port même de Cronstadt le brassage soit assez régulièrement de 30 à 35 pieds, cependant la sonde s'en rapporte que 25 dans le canal, fond suffisant sans doute pour les vaisseaux de ligne ordinaires, mais trop faible probablement pour les nouveaux vaisseaux de 1^{er} rang, de 140 canons, comme le *Wellington*, qu'on n'a pas cru pouvoir aventurer dans le Sund ni dans le passage rural de Copenhague. Ce vaisseau cale 25 pieds, il ne peut guère s'exposer à moins de 25 à 27 pieds d'eau au milieu d'un labyrinthe de bancs de sable qui découvrent à peine.

Au-delà du canal et du port jusqu'à Saint-Petersbourg il n'y a pas d'eau pour les bâtiments de guerre à l'exception d'une espèce de rade entre Cronstadt et la côte de l'Ingrie où l'on trouve encore de 15 à 16 pieds d'eau, mais qui s'abritent assez mal l'île de Cronstadt et les collines d'Oranienbaum. De cette rade à Saint-Petersbourg le chenal n'a plus que 8 pieds d'eau. Cette extrémité du golfe de Finlande n'est, à vrai dire, qu'une grande lagune d'eau saumâtre où se mêlent les eaux de la mer et celles de la Néra et du grand lac Ladoga. Ces navires de commerce un peu grands sont obligés de s'arrêter à Cronstadt dans le port où dans la rade on se trouve des barques côtières pour transporter les cargaisons sur les quais de la Néra.

Si vous avancez vers Cronstadt, la pointe occidentale de l'île reste à votre gauche, pointe étroite qui se prolonge dans la mer par une file de rochers à l'extrémité desquels s'étend le phare de Volkolon ; on longe ensuite la côte méridionale de l'île toute hérissée de batteries, puis on aborde un front de cinq forts entre lesquels serpente le canal qui conduit à la ville, dont les édifices dominent sur un triple port et des quais qui enveloppent des forêts de mâts. A droite, à deux lieues de distance, se déploient les collines, vertes au printemps, d'Oranienbaum et du Parc impérial. Dans le lointain, quand la brume le permet, on distingue à l'horizon le massif de Saint-Petersbourg que domine de haut la coupole de Saint-Isaac.

Cronstadt avec son double caractère de grand port de guerre et de grande place de commerce, renferme une population qui monte occasionnellement à 40 ou 50,000 âmes, y compris 20,000 soldats et marins, et la population flottante des navires de commerce. Les maisons sont en bois, et à l'exception de l'amirauté, de l'hôpital, des casernes et autres édifices militaires, la ville n'offre aucun moment digne d'intérêt. Ce qu'il y a d'imposant à Cronstadt, ce sont les batteries, les forts en granit, les quais couronnés de larges chaussees qui entourent ces trois vastes ports. Un de ces ports est destiné à l'entretien, les deux autres à la marine de guerre et l'un des deux est affecté particulièrement comme lieu de station pour l'escadre active. Les chantiers, les ateliers, les magasins de la marine, les bassins de carénage, les cales de construction, tout est magnifique à Cronstadt. Tout ce qui est travail d'art ou création d'architecture maritime se trouve peuplé là avec un luxe extraordinaire. Le gouvernement russe se plaît à déployer en tout un appareil théâtral. Les fortifications de Cronstadt portent ce cachet, mais elles sont vraiment redoutables.

Commencées par son triple port : les entrées et les allées-tours sont défendues par sept forts ou grandes batteries élevées sur la côte et les môles, ces forts ont deux et trois rangs de batteries casematées, construits en grande partie avec des blocs de granit taillés en prismes, et sur lesquels, dit-on, le boulet n'a pas pris. Ces forts et batteries sont

placés de telle sorte qu'ils pouvaient enfilader toutes les salades de fer, et de manière qu'un navire qui s'approchait du port restait toujours à l'avant au feu jusqu'à ce qu'arrivé au milieu des forts il puisse faire usage de ses batteries, mais alors il se trouve sous des feux croisés qui le couvrent de toutes parts, et si l'on connaît bien l'intercepteur le passage était si étroit le canon. Détails des forts et de leur position en commençant par celles qui défendent la côte du N.

1° Le fort de Pierre (Petrovski), qui présente à la mer un front arrondi contre deux batteries à casemates; sur le bastion ou tour de droite se dresse le mâle des signaux; et tout contre le fort il y a une batterie rasante;

2° La batterie Kessel, à barbette et rasante, armée de huit canons;

3° La batterie du débarcadère, située en dehors des murailles de la ville sur un petit promontoire, batterie rasante armée de dix canons;

4° Le grand môle qui défend le port de commerce du côté de l'ouest, immense batterie qui fait face aux bâtiments qui entrent et leur présente un front de 70 canons et 42 mortiers, en tout 82 bouches à feu; la le quai forme un coudé et se dirige de l'ouest à l'est;

5° Le fort Mentschikoff, tout contre le môle, à l'entrée du port d'armement, vaste parallélogramme à quatre rangs de batterie, y compris celle de la plate-forme, armée de canons de 80 et de 110 livres de balles pour bombes de 10 et 12 pouces de diamètre;

6° La batterie qui domine le môle du port d'armement;

7° Enfin, la batterie du môle du port militaire située à l'extrémité sud-est de la ville et de l'île.

Les mûles dont il est ici question ne sont pas de simples jetées, mais bien un quai continu et parfaitement lié qui dispose et étend le port. Tout cela repose sur un double rang de pilotis, et la chaussée est assez large pour la circulation des voitures et pour y établir encore des batteries. Les trois ports ont chacun deux entrées, et chacune de ces six entrées est protégée par une grande demi-lune en pilotis, et ces demi-lunes flanquent les courtines des mûles.

Ce ne sont là que les forts et batteries de terre dont les 150 canons croisent sur le chenal leurs feux avec les 400 canons qui arment les forts de mer dont nous allons maintenant parler. Nous repêtons que le chenal circule au milieu de tous ces forts, et il faut y passer par la plus petite de s'échouer sur les hauteurs.

Les forts situés sur les îles ou bancs de sable sont :

1° Le fort Constantin, presque en face du fort Pierre et de la batterie de Kessel; il est construit en énormes trunks de sapin, et solidement liés qu'on prétend que les boulets rebondissent dessus; il est armé de 116 canons, quelques-uns de 70 à 80 pour bombes de 8 ou 10 pouces, et les autres de calibre ordinaire de 32;

2° Le fort Alexandre, de forme ronde, masse énorme de granit à 4 rangs de batterie casemates armées de 116 canons, quelques-uns de 70 à 80 pour bombes de 8 ou 10 pouces, et les autres de calibre ordinaire de 32;

3° Le fort Saint-Pierre, en granit, en avant de la batterie du débarcadère, armé de 50 canons, dont 28 sous casemates et le reste en barbette;

4° Le fort de Rishank, moitié en granit, moitié en bois, avec deux rangs de canons de 60; ce fort n'est pas achevé;

5° Enfin le grand fort de Kronstol ou de la Couronne, le plus ancien de tous et le plus rapproché du port, position irrégulière flanqué de cinq petits bastions, armé de 56 canons sous-casemates et de 32 en barbette. Un des côtés de ce fort fait face au fort Mentschikoff, et le passage entre ces deux forts n'a que 200 mètres de large. Nous avons compris le fort Mentschikoff dans la première série, bien que construit dans la mer, parce qu'il est joint à l'île par un môle ou s'appuie la gauche du canal, dont la droite est occupée par le fort de Kronstol. L'énumération précédente donne un total de douze forts ou grandes batteries armées de 400 à 500 canons, mortiers et obus des plus gros calibres dont les feux se croisent dans tous les sens.

Cronstol, bien que très fort anciennement, ne l'a pas paru suffisamment encore à l'empereur Nicolas, qui a augmenté les forts de mer des deux fortresses de Rishank et de Mentschikoff. L'opinion générale est qu'une attaque par mer contre Cronstol aurait peu de chances de succès.

Derrière les forts l'eau manque de profondeur, par conséquent il n'y a pas à songer à les prendre à revers. Et comme il faut suivre l'étroit chenal sous peine de s'échouer, les vaisseaux se trouveraient exposés à des feux convergents supérieurs aux leurs, et si grand nombre d'entre eux étaient désarmés, la flotte russe est en réserve pour profiter de nos désastres.

Nous n'avons parlé que de la partie sud de l'île. La partie nord est moins forte. De ce côté, il y a un bras de mer qui débouche dans les eaux de Saint-Petersbourg; mais ce bras n'a que quatre à cinq pieds d'eau, parlant il a rien à redouter des bâtiments de guerre, excepté des canonnières. Encore les Russes ont-ils obtenu ce passage avec une esplanade de doubles pieux entre lesquels ils ont coulé des blocs de granit. Le bord de la mer du côté du nord est garni de pilotis et flaque de demi-lunes en bois; les courtines sont couronnées de batterie casemates de seize canons chacune. Le bastion de l'ouest, construit sur le terre-plein de l'île, présente un front d'étoile précédé d'un large fossé alimenté par les eaux de la mer. A une lieue de dis-

tance de ce front, sur une langue de terre, il y a quatre ouvrages avancés destinés à battre les approches de l'île. Le principal de ces ouvrages est le fort d'Alexandre, flaque de quatre bastions étroits; il est soutenu par une batterie et par un retranchement au col de l'île. Enfin, à la pointe extrême se trouve une batterie circulaire nommée le fort Catherine.

Le banc qui entoure l'île les forts en granit et les batteries du sud, les défenses du nord, de l'ouest, et de l'extrémité occidentale, les centaines de canons dirigés de tous côtés contre l'assiégeant forment un tout imposant qui a inspiré à l'empereur Nicolas ces paroles : « Je serais curieux de voir par quel point ils attaqueraient Cronstol. » La réduire par la famine serait chose difficile, car pendant quatre mois de l'année elle est réunie à Saint-Petersbourg par les glaces; et si une escadre ennemie se laissait bloquer par ces mêmes glaces elle pourrait se trouver forcée de capituler devant des troupes de ligne.

ODESSA.

(suite.)

Par suite de ce peu de profondeur, les ancres mouillées se trouvant à une faible distance de la superficie de la mer, on ne peut entrer dans le port ou en sortir qu'avec un calme plat et de grandes précautions.

Ces graves inconvénients et celui non moins grand de ne pouvoir être abrité du vent, depuis le N. O. jusqu'au N. E. venant de la terre et de la grosse mer du N. E. jusqu'à l'E. N. E., qui y pénètre et y cause souvent de grandes avaries, ont rendu jusqu'à présent le port pratique d'Odessa fort mauvais; le mouvement du cabotage et celui de la navigation y sont devenus très considérables depuis quelques années, et l'encombrement des navires augmente encore les difficultés.

A 440 mètres plus loin, il a été construit une jetée de 312 mètres de long pour servir de cale de radoub. Sa principale utilité semble s'être bornée à garantir le port de pratique des envahissements de la vase de la plaine du Pécip, et du lest que les navires en pratique jettent de ce côté dans la mer.

En 1849, des travaux ont été commencés pour utiliser cette jetée; il aurait été bien préférable de donner à Odessa un port profond et sûr, en ajoutant un coudé de 300 mètres sur le revers de la tête du vieux môle parallèlement au quai du grand escalier. Les navires s'y fussent trouvés sur 17 à 18 pieds d'eau, abrités de tous les mauvais temps. La plus grande profondeur de la baie d'Odessa est de huit brasses, tout son pourtour à partir du Pécip, on peut mieux dire du port de pratique, en a beaucoup moins. Les navires d'un tirant d'eau moyen ne doivent en approcher en luyoyant que d'un demi-mille tout au plus, parce qu'à cette distance la sonde ne trouve que deux brasses et demi d'eau.

Quoiqu'il en soit, les navires du commerce abondent dans ce port; il en est entré en 1853, 2,300, c'est-à-dire plus qu'en 1848, la plus forte année commerciale jusqu'ici, où le mouvement d'entrée n'avait été que de 1,600 environ.

La ville est vaste et bien bâtie, ses rues sont larges, régulièrement tracées. Elle possède une citadelle, un lycée impérial, d'où sortent des jeunes gens fort instruits, un institut des demoiselles nobles, véritable palais, qui ne laisse rien à désirer sous le rapport des études et de l'éducation, un théâtre magnifique où se jouent l'opéra italien, sur une belle place qui domine la mer. Près d'un grand bazar commence la principale rue d'Odessa qui la traverse entièrement; elle a reçu le nom du duc de Richelieu, et elle est bordée, de chaque côté, par de brillants magasins. C'est là que de deux à quatre heures se fait chaque jour la promenade fashionable en traîneau, au grand contentement d'une race de curieux qui se renouvellent sans interruption, malgré le froid excessif, admirant et encourageant de leurs applaudissements les heureux et brillants privilégiés. Cette rue est terminée par un square du nom de Palais-Royal, diminutif de celui de Paris, entouré de riches boutiques tenues par des juifs carés.

L'une des merveilles de la ville d'Odessa est la belle terrasse plantée d'arbres qui domine une falaise élevée de quatre-vingts pieds au-dessus de la mer et du quai marchand. En cet endroit se trouvent les plus belles constructions, les monuments, les hôtels, les palais, les riches maisons, parmi lesquels se distingue entre tous la somptueuse demeure de la princesse Narishkin (Marie-Antoinette), qui égale en magnificence intérieure les plus grandioses habitations de France. Un grand nombre de ces constructions sont fai-

les en pierres de taille, précaution utile contre les incendies et fréquente dans ces contrées; mais, de même qu'en Orient, la pierre de taille dénote un grand luxe, car la Russie ne possède pas de carrières. C'est là, du reste, un des caractères particuliers de cette ville toute orientale, dont on admire les églises, les minarets, les dômes et la magnifique cathédrale. Tous ces édifices, et dans un autre ordre d'idées, un grand nombre d'usages et de coutumes du peuple russe attestent l'influence directe qu'il exerce sur ce pays la civilisation luxueuse et brillante de l'Orient. Au centre de ce magnifique boulevard se trouve un hémicycle entouré de belles constructions, au milieu duquel s'élève la statue en bronze du duc de Richelieu. A la base de cette statue se dresse un escalier gigantesque dont les marches ont deux cents pieds de large; il réunit le boulevard au quai intérieur; les degrés sont soutenus par des voûtes gradées de hauteur sous lesquelles circulent les voitures de ceux qu'appellent au port leurs travaux ou leurs affaires. La plantation d'arbres de cette terrasse est une des conquêtes de la ville sur un sol de sable tellement exposé au vent, qu'on ne peut sortir en été, et même en hiver, alors que le port est fermé par les glaces, sans être littéralement couvert de poussière. Cette disposition dans la température et le fort d'Odessa font, qu'à une distance de cinquante verstes au moins, aucune sorte d'arbre ou d'arbruste, de temps immémorial, n'avait pu y vivre; mais un horticulteur français, M. Descomet, à la suite d'essais infructueux, parvint, à force de persévérance, à y acclimater l'acacia; c'est de seul arbre qui ait jusqu'à présent résisté au sable et aux vents meurtriers du pays. Un petit bois d'acacias, planté non loin de la ville, offre maintenant aux habitants son frêle ombrage contre les ardeurs d'un soleil devant des les mois de mars. Disons cependant que le blé vient merveilleusement dans cette terre sèche et sans fond; on voit souvent dans un rayon de cent à cent cinquante verstes d'Odessa, d'immenses plaines d'épis dorés à hauteur d'homme, séchés sur pied faute de bras pour les récolter, ou de routes pour les transporter hors des steppes où il n'y a ni chemins, ni moyens d'en pratiquer. Mais le pays est si vaste et si productif en céréales, que malgré ces causes l'essor du commerce de grains à Odessa s'accroît chaque jour.

Toute la côte de la mer Noire qui précède la ville est bordée de délicieuses villas, mais la nature volcanique du sol y donne lieu assez fréquemment à de bizarres accidents dont les géologues n'ont pu découvrir le principe. La faille ayant à peu près quarante pieds de hauteur en cet endroit, chaque nuit, des collages ou maisons de campagne sont construits sur le sommet et à la base de ces falaises; la mer Noire n'a pas plus que la Méditerranée de marée; or, les constructions qui étaient en haut se trouvaient, en une nuit, dévalant descendues en bas, tandis que celles qui s'y trouvaient remontèrent sur la hauteur presque à la place des premières. Plusieurs s'écroulèrent, mais d'autres restèrent entières quoique trop ébranlées pour être habitables encore. Les jardins furent bouleversés comme par la foudre, les parties basses soulevées et les parties hautes transformées en précipices. L'accident étant arrivé en avril, personne n'habitait encore la campagne; autrement, on aurait eu de nombreux malheurs à déplorer. Le mouvement, quand il se produisit, a toujours lieu la nuit. Il est graduel et instantané, comme le prouve la nature des dégâts arrivés aux constructions, et cette circonstance exclut l'idée qu'on puisse l'attribuer aux tremblements de terre assez fréquents, du reste, à Odessa, quoique peu dangereux.

L'authenticité de ces faits, malgré leur côté merveilleux, est incontestable. Ils ont occupé, d'une manière toute particulière, l'attention de l'Académie des Sciences de Saint-Petersbourg, et on peut, à cet égard, consulter ses annales. La Russie possède actuellement de bons géographes et des cartes très recommandables; il n'y a cependant pas très longtemps que cette science y a atteint son entier développement. Une grande esquisse de tout l'empire fut exécutée en 1899 par les ordres de Boris Godounoff. Ce plan fut réimprimé deux fois sous les premiers Romanoff, en 1827 et 1880, avec des corrections devenues nécessaires. On y voit distinctement la Chersonèse-Taurique, une partie de la mer Noire, une grande partie de la mer Caspienne, le lac Aral et la Boukharie; et seulement la portion de la Russie d'Asie qui s'étend jusqu'à l'fleuve Obi. Un globe de cuivre

de sept pieds de diamètre, envoyé comme présent au czar Alexis, père de Pierre le Grand, par la république de Hollande, en 1680, avait été abandonné sous les lambris d'un appartement du Kremlin. Il a depuis été bien placé pour l'étude. En le voyant, on médite sur le sort des empires, et on est frappé et inquiet des agrandissements sans mesure de la puissance moscovite.

Le manque d'espace nous empêche de donner des détails sur la course de chevaux qui a eu lieu hier sur la plage de l'Anie; nous ferons seulement connaître les noms des chevaux qui ont remporté les prix; ce sont :

1^{er} prix, PARE, à M. Darling.
2^e prix, PONEY, à M. Georges.
3^e prix, ELLET, à M. H. Ewald.
4^e prix, TYRON, à M.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

Le 4 juillet. Corvette *Moselle*, commandée par le Chef de division Page.

25 août. Aviso à vapeur le *Duroc*, commandé par M. de Lavaisnière de Lavergne, lieutenant de vaisseau.

26. Corvette *Sarcelle*, capitaine Ferré, lieutenant de vaisseau.

Golette française *Hydrographe*, désarmée.

Golette française *Kamekameha*, désarmée.

Golette française *Nouhion*, désarmée.

Golette française *Papette*, désarmée.

DE COMMERCE.

4 juin. Golette française *Etoile du Matin*, en réparation.

6 juillet. Brigue suédois *Pilgrim*, capitaine Ahrenberg, à Ewald et Cie.

21. Trois mâts anglais *Daniel Wheeler*, capitaine Bruce, à Rort.

23. Trois mâts américain *Rebeckah*, capitaine Corvan, à Kelly, en chargement.

27. Trois mâts anglais *Suwarthmore*, capitaine Libetter, à Kelly.

18. Golette américaine *Caroline E. Foote*, capitaine Worth, à Bonfém, en déchargement.

19. Golette française *Mary-Ann*, capitaine Udin, à Caubon et Bellais, en partance pour les Pomotou.

31. Golette anglaise *Melbourne-Packet*, capitaine de la March, en charge de vaisseau.

31. Golette française *Perle*, capitaine Hurltel, à Laharague, en déchargement.

Mouvements du port de Papette du samedi 25 au samedi 2 septembre 1884.

ENTRÉS.

26. Corvette française *Sarcelle*, commandée par M. Ferré, lieutenant de vaisseau, venant des Marquises.

31. Golette anglaise *Melbourne-Packet*, commandée par M. de Lamark, enseigne de vaisseau, venant du Caenn en 30 jours, charbon de terre, etc.

31. Golette française *Perle*, capitaine Hurltel, 80 tonneaux, 7 hommes d'équipage, venant des Marquises en 40 jours. Assortiment.

10 août. Golette française *Norma*, capitaine Robert de la Mahodière, pour les Pomotous et Valparaiso.

31. Golette française *Jane*, capitaine L. Kelton, pour l'archipel Haoua.

31. Golette coloniale *Morco*, patron Vaillant, pour Tapuna.

2 septembre. Brig chilien *Ernest*, capitaine Wupper, pour les îles de l'Océanie.

ARSENAL DE FARÊUTE.

Le 28 avril, l'avis à vapeur le *Duroc* fait son charbon. Le trois-mâts anglais *Suwarthmore* continue ses réparations.

ANNONCES.

AVIS AU PUBLIC.

J'ai donné aujourd'hui à M. JAMES BOTTCHER l'autorisation de signer pour la maison H. Ewald et Co. Papette, le 24 août 1884.

H. EWALD.

PUBLIC NOTICE.

Today I have authorised Mr. E. BOTTCHER to sign for the firm of H. Ewald and Co. Papette, August 24th. 1884.

H. EWALD.

AVIS AU PUBLIC.

M. THOMAS, ancien restaurateur, à l'honneur d'informer le public qu'il vient d'ouvrir un nouvel établissement, près les remparts de l'hôpital maritime de Papette, où messieurs les consommateurs trouveront, à toute heure du jour, les mets les plus variés.

Il prévient également qu'on trouvera chez lui de la viande de boucherie et de la charcuterie.

LE GÉRANT: BRIOT.