

MESSAGIER

DE TAHITI.

ANNONCES : 1 franc le caractère 2 points (par. rom.)

AU COMPTANT.

S'adresser à l'imprimerie du Gouvernement.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Navigation à travers l'archipel des Paumotous.

Nous avons en plus d'une fois l'occasion de signaler l'importance des dernières explorations de l'archipel des Paumotous pour la navigation à travers ces îles. Ces résultats intéressent non-seulement le cabotage de Tahiti et tous les navires expédiés pour notre port de la côte occidentale d'Amérique, depuis la Californie jusqu'à Valparaiso, mais aussi et surtout les bâtiments qui, partant de Tahiti, veulent remonter vers les îles Marquises ou vers la côte d'Australie. Autrefois quand les îles Paumotous, mal connues ou ignorées, inspiraient aux navigateurs une telle appréhension qu'ils ont donné le nom de *Mers mauveuses* et d'*Archipel dangereux* à ces parages tout semés d'îles de corail, la moyenne des traversées de Tahiti à Noukahiva était d'environ trente-cinq jours. Depuis les voyages faits sur la *Kamohouha* et la golette l'*Hydrographe* par M. le lieutenant de vaisseau Parache, cette moyenne, ainsi que nous l'avons annoncé, s'est réduite à quinze jours au plus. Maintenant nous avons sous les yeux les journaux de sept voyages exécutés pendant les onze derniers mois par la corvette la *Sarcelle*, capitaine Ferré, entre Tahiti et Noutahiti, en sautant à peu près la voie tracée par M. Parache; il résulte du dépouillement de ces journaux que les moyennes des traversées d'aller entre ces deux points n'a été que de douze jours et six heures seulement au retour. L'Océan Pacifique est constamment balayé dans sa partie intertropicale par des brises alisées à l'Est au Sud-Est qui rendent très difficile la navigation contre le vent. Mais ces brises si tenaces en pleine mer se trouvent modifiées par le labyrinthe d'îles à leur d'eau qui rousstie l'archipel des Paumotous. Au milieu et sur les bords de cet archipel on trouve des vents sans cesse variables qui permettent de faire du chemin à l'Est, il ne s'agit donc quand on veut remonter vers l'Est que de rallier au plus vite les îles Paumotous, et, profitant des brises variables, cheminer le long des canaux qui séparent ces îles. Il faut bien le dire; quand on ignorait les positions relatives et juste à l'existence de plusieurs de ces récifs dont un grand nombre sont à fleur d'eau, quand on n'avait aucune idée des courants qui régissent dans leurs étroites passages; on éprouvait involontairement une grande inquiétude, une forte de vague effroi dès qu'on se trouvait prêt et ballotté par des grains fréquents presque toujours vifs et sombres, obligé de louer les bords sur les bords d'une arête d'écume à une arête de rochers, n'ayant mouillage nul part et menacé à chaque instant de se voir affaîlé contre une côte de fer, ou, battu à la fois par le vent et la mer, en n'apercevant aucune chance de salut. Mais aujourd'hui, dès qu'on a reconnu un point, on sait comment diriger sa route; on sait encore que bien qu'il soit extrêmement dangereux d'approcher de trop près les récifs de corail, bien qu'ils soient souvent à fleur d'eau, cependant le bruit que fait la mer en brisant s'entend d'assez loin, quand on y prête une oreille exercée et attentive, pour qu'on ait le temps de virer de bord et de s'éloigner. Certes nous sommes loin de dissimuler le danger qui reste encore d'être près par le calme et dressé contre des rochers aigus. Et il faut être doué d'une fermeté non commune et se tenir sans cesse enveloppé pour se hasarder ainsi par les nuits noires et en temps à rafales, en écoutant sur son oreille pour vous avertir de l'approche des brisants. Telle est cependant la navigation que font depuis deux ans nos officiers et ils ont réussi.

Nous avons annoncé dans un de nos précédents numéros

la nouvelle incertaine du bombardement d'Odessa; aujourd'hui cette nouvelle est confirmée, et le 16 avril les deux escadrons se sont portés de Kavarra à Odessa pour espérer une réparation des autorités de cette ville, au sujet de l'inqualifiable agression que les batteries du port avaient exercée contre une frégate et une embarcation anglaises portant pavillon parlementaire. Nous extrayons du rapport officiel de M. le vice-amiral Hamelin, commandant en chef de l'escadre de la mer Noire, les passages suivants:

Il ne pouvait entrer dans notre pensée de faire le moindre mal à la ville d'Odessa, non plus qu'à son port de commerce, ou fourmillant des bâtiments de toutes les nations maritimes.

Le délégué de l'empereur de Russie était seul coupable d'un attentat au droit des gens: c'était donc le port Impérial seul, les magasins et les navires qui lui renfermaient et les batteries qui les protégeaient de leurs feux que l'amiral Dundas et moi avons résolu d'attaquer et de détruire.

Pour arriver à ce résultat, nous crûmes ne devoir employer que des bâtiments à vapeur, notamment cinq frégates à vapeur anglaises et trois frégates à vapeur françaises qui me restant momentanément depuis que, par les ordres du Gouvernement, les autres frégates à vapeur de notre escadre ont été affectées au transport des troupes entre l'Algérie et l'Italie.

Le 11 avril au soir, le général d'Ouden-Sarcken, n'ayant fait aucune réponse à notre sommation, l'attaque fut résolue pour le lendemain matin. Par suites des combinaisons que l'amiral Dundas et moi avons adoptées de concert, les deux frégates françaises le *Vendue*, capitaine d'Herbigny; le *Declarée*, capitaine Barrin, réunies aux deux frégates anglaises le *Tiger*, capitaine Giffard, et le *Seymour*, capitaine Jones, le plus ancien de notre division, arrivèrent à six heures et demie du matin, à neuf ou dix encablures de distance devant la batterie du port Impérial, qui leur envoya un premier coup de canon; les frégates lui ripostèrent vivement, mais le calibre de nos bouches à feu étant plus fort que celui des batteries de l'ennemi, nos coups sont plus sûrs que les siens; pendant que ce tir continuait l'incendie, le vaisseau anglais le *Stuart-Parrill* mouilla avec la corvette à vapeur le *Harfleur*, à la limite extrême de la portée de canon des batteries, nous pour prendre part au combat, mais pour servir au besoin de point d'appui aux frégates engagées. Au même instant, la frégate à vapeur française le *Mogador*, capitaine de Wailly; la frégate à vapeur le *Terrible*, capitaine Gleyrette; le *Purtois* capitaine Loring, et la *Intribution*, capitaine Drumont, le plus ancien de tous, s'approchèrent du lieu de l'action pour y prendre part, lorsque le signal leur en aura été fait par les amiraux.

Le feu dura depuis une heure et demie, lorsque la frégate le *Faulbas* reçut trois boulets rouges, dont un brisa quelques rayons de ses roues à aubes, et les autres mirent le feu dans sa muraille à vint; ses pompes sont en jeu pour éteindre l'incendie, mais vainement, un des boulets rouges a pénétré entre matle et brûlé intérieurement la muraille de la frégate à petit feu, M. le capitaine de vaisseau comte Bouët-Willamez, chef d'état-major de l'escadre, auquel j'avais donné l'ordre de se tenir à bord du *Caton*, pour suivre sur les lieux toutes les phases de l'affaire et avisoir aux cas urgents, arrive alors à bord du *Faulbas*, qui a stoppé et prescrit au commandant de cette frégate de quitter momentanément le théâtre de l'action et d'aller mouiller au milieu des escadres, afin d'en recevoir les secours nécessaires.

Peu de temps après, la seconde division de quatre frégates à vapeur reçut l'ordre de venir soutenir les trois premières frégates engagées, ce qu'elles commencent à effectuer avec vigueur vers six heures et demie. Les effets des sept frégates tombent comme grêle sur la batterie du port Impérial et les magasins et ouvriers qui lui renferme, on des symptômes d'incendie commencent même à se manifester sérieusement. Des batteries établies sur les hauteurs d'Odessa, joignent leur feu à celui des pièces du port Impérial. Non loin des frégates, six chaloupes anglaises se rapprochent de ce port dans la partie N. O. du môle, où l'ennemi n'a pas établi de bouches à feu, et lancent force fusées à la Congreve, qui parviennent parfois fort bon effet.

Il est midi, le *Widban*, qui a éteint son incendie, vient de quitter les escadres pour rallier les autres frégates à vapeur anglaises et françaises, lesquelles rivalisent d'ardeur et de habileté dans leur tir, auquel prend même part momentanément la corvette à vapeur française le *Caton*, capitaine Poibiau.

A une heure, l'incendie est complètement déclaré dans les magasins et casernes du port Impérial, dont les toitures s'écroulent en flammes. Presque au même instant, la pou-

de la batterie du port saute en l'air au cris de Vive l'Empereur et les équipages français qui accompagnent les frégates et les navires anglais.

L'œuvre de destruction du port impérial marche rapidement sous les coups redoublés des frégates, qui profitent de dernière occasion 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 réfugiée 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 voulu infliger non à la ville, mais aux autorités militaires d'Odessa, au 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, n'ont pu préserver le port impérial du désastre que nous lui avons réservé en le faisant sauter par nos frégates à vapeur.

Ce n'est pas sans raison que, d'ailleurs, que nous ne nous sommes remarqué 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 régnaît 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 s'accomplissent de toutes parts. A bord de nos bâtiments à vapeur, elles sont nulles, bien que le *Déserteur* ait reçu cinq boulets, et le *Fenôwe* et le *Mygodor* chacun quatre. Toutefois, cette première frégate le *Vendou* a eu à regretter deux hommes tués et deux autres 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 celui de l'ennemi, et si l'art suprême de la guerre consiste à faire beaucoup de mal sans en recevoir, jamais semblable maxime ne fut plus complètement appliquée.

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-PÉTERSBOURG ET CRONSTADT.

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 Sweaborg, 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 Kuporia, 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'emouchure de la Néva n'était habitée que par la population des Finnois, et quand la Russie ne possédait encore d'autre littoral sur la Baltique que cette plage et l'île de Bethan où 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 1710. C'est donc au dix-

huitième siècle que les Russes ont conquis les provinces allemandes de la Baltique: la Livonie et l'Esthonie en 1710, 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 anfractuosités marais de la Néva. On construisit dans les arénas de cette capitale des navires de guerre et même des vaisseaux de ligne; ces arsenaux situés à l'emouchure de la Néva 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 obliques, le troisième est à Okhta. En outre dans l'île de Vamboli se trouve une crique qui peut abriter une escadille de guerre.

Les vaisseaux de ligne construits sur les chantiers de l'Amirauté neuve sur les bords du golfe de Finlande, car la Néva n'a que huit pieds d'eau et les coques en raient quinze. Ces allées portent le nom de chanaux. Il y en a une qui fut construite par l'empereur Nicolas de faire construire à Saint-Petersbourg un vaisseau de 140 canons, mais il ne put sortir de la Néva 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 et les coques en raient quinze. Ces allées portent le nom de chanaux. Il y en a une qui fut construite par l'empereur Nicolas de faire construire à Saint-Petersbourg un vaisseau de 140 canons, mais il ne put sortir de la Néva 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 et les coques en raient quinze. Ces allées portent le nom de chanaux. Il y en a une qui fut construite par l'empereur Nicolas de faire construire à Saint-Petersbourg un vaisseau de 140 canons, mais il ne put sortir de la Néva et on fut obligé de le rasoir.

Un-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'abîment 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 Néva 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 Néva.

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 ligne de rochers à l'extrémité desquels se dresse le phare de Folkbink; 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 mûrs. 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 monument 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 chausses qui entourent ces trois vastes ports. Un de ces ports est destiné à l'usage commercial, 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 carenage, les cales de construction, tout est magnifique à Cronstadt. Tout ce qui est travail d'art ou création d'architecture maritime se trouve pratiqué là avec une exactitude 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.

Commencés par son triple port: les entrées et les allées sont défendues par sept forts ou grandes batteries élevés 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

plans de cette sorte qu'il promet d'envahir toutes les côtes de la mer Noire, de manière qu'un navire qui s'approche de ces côtes reste toujours à l'avant du feu jusqu'à ce qu'arrive au milieu des forts il puisse faire usage de ses batteries, mais ajoute si se trouve sous des forts croisés qui le couvrent de toutes parts, et s'il pouvait les intercepter le passage (qui est étroit le canal). Détails des ces forts et de leur position en commençant par celles qui défendent la côte de l'Est.

1° Le fort de Pierre (Petrofort), qui présente à la mer un front arrondi contre deux batteries à casernes; sur le bastion ou tour de droite se dresse le mât de 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 qui forme un cône et se dirige de l'ouest à l'est;

5° Le fort Menschikoff, 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, armées 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 môles dont il est ici question ne sont pas de simples jetées, mais bien un quai continu et parfaitement lié qui dispose et étend le triple ports. 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 môles.

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 répétons que le chenal circule au milieu de tous ces forts, et il faut passer par la sous peine de s'échouer sur les hauts-fonds.

Les forts situés sur les îlots 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 troncs 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 rangs de batterie casernes 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 casernes 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 Kronslot ou de la Couronne, le plus ancien de tous et le plus rapproché du port; polygonal irrégulier flanqué de cinq petites batteries, armé de 56 canons sous-casernes et de 32 en barbette. Un des côtés de ce fort fait face au fort Menschikoff, et le passage entre ces deux forts n'a que 200 mètres de large. Nous avons compris le fort Menschikoff 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 Kronslot. 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.

Cronstadt, bien que très forte anciennement, ne l'a pas paru suffisamment encore à l'empereur Nicolas, qui a augmenté les forts de mer des deux îles de Rishank et de Menschikoff. L'opinion générale est qu'une attaque par mer contre Cronstadt 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 désemparés, la flotte russe est en la 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 de canal, partant il n'est à redouter des bâtiments de guerre, excepté des canonnières. Encore les Russes ont-ils obtenu le 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 Banque de demi-lunes en bois; les courtines sont couronnées de batterie casernes de seize canons chacune. Le bastion de l'ouest, construit sur le terre-plein de l'île, présente un front d'étoile précédé d'une large fosse alimentée 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, flanqué 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 formaient un tout imposant qui s'inspire à l'empereur Nicolas ces paroles : « Je serais curieux de voir par quel point ils attaqueraient Cronstadt. » 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 forcé de capituler devant des troupes de ligne.

ODESSA.

(suite.)

Par suite de ce peu de profondeur, les ancrs 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 rase de la pointe du Péripéc, 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 cône de 300 mètres sur le revers de la tête du vieux môle parallèlement au quai du grand escalier. Les navires s'y fessent trouvés sur 47 à 48 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 Péripéc, on pour mieux dire du port de pratiqué, 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 demie 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, l'après forte année commerciale jusque-là, ou 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 harem commence la principale rue d'Odessa qui la traverse entièrement; elle a reçu le nom du duc de Richelieu, et elle est, 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'un grand de carreaux 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 et de zones par des jolis carrales.

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 profonds 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 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'a exercée 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 qui inférieur: 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 cerné par les glaces, sans être littéralement couvert de poussière. Cette disposition dans la température et le furt 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 le 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, offrait à ses habitants son frêle ombrage contre les ardeurs d'un soleil devant dès le mois de mars. D'ailleurs 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, écumait dans la ville, des collatages 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, dévalement descendues en bas, tandis que celles qui s'y trouvaient remontèrent sur la hauteur presque à la place des premières. Plusieurs 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 transférées 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 à ux 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 long-temps que cette science y a atteint son entier développement. Une grande esquisse de tout l'empire fut exécutée en 1839 par les ordres de Boris Godounoff. Ce plan fut réimprimé deux fois sous les premiers Romanoff, en 1627 et 1686, 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 Aval et la Boukharie; et seulement la portion de la Russie d'Asie qui s'étend jusqu'à Neuve Obi. Un globe de cuivre

de sept pieds de diamètre, envoyé comme présent au czar Alexis, de Pierre le Grand, par la république de Hollande, en 1660, 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 se frappe 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 Tassin; 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, ELLER, à M. H. Ewald.
 4^e prix, TYRON, à M.

BÂTIMENTS SUR RADE.

- DE GUERRE.**
 Le 4 juillet. Corvette *Corvette Moselle*, commandée par le Chef de division Page.
 23 août. Aviso à vapeur le *Duroc*, commandé par M. de Lavaisnière de Lavergne, lieutenant de vaisseau.
 26. Corvette *Sarcelle*, capitaine Ferré, lieutenant de vaisseau.
 Goëlette française *Hydrographe*, désarmée.
 Goëlette française *Kamekambéa*, désarmée.
 Goëlette française *Nouhion*, désarmée.
 Goëlette française *Papette*, désarmée.
DE COMMERCE.
 4 juin. Goëlette française *Étoile du Matin*, en réparation.
 6 juillet. Brig suédois *Pilgrim*, capitaine Ahrenberg, à Ewald et Cie.
 21. Trois mâts anglais *Daniel Wheeler*, capitaine Bruce, à Bort.
 25. Trois mâts américain *Rebeck*, capitaine Corvan, à Kelly, en chargement.
 27. Trois mâts anglais *Suwarthmore*, capitaine Libetter, à Kelly.
 19. Goëlette américaine *Caroline E. Foote*, capitaine Worth, à Bonafin, en déchargement.
 19. Goëlette française *Mary-Ann*, capitaine Udin, à Caubon et Bellais, en partance pour les Pomotou.
 31. Goëlette anglaise *Melbourne-Packet*, capitaine de la March, venant de vaisseau.
 31. Goëlette française *Perle*, capitaine Hurlé, à Laharvague, en déchargement.

Mouvements du port de Papette du samedi 25 au samedi 3 septembre 1854.

ENTRÉS.

26. Corvette française *Sarcelle*, commandée par M. Ferré, lieutenant de vaisseau, venant des Marquises.
 31. Goëlette anglaise *Melbourne-Packet*, commandée par M. de Lamark, enseigne de vaisseau, venant du Can en 30 jours, charbon de terre, etc.
 31. Goëlette française *Perle*, capitaine Hurlé, 80 tonneaux, 7 hommes d'équipage, venant des Marquises de 40 jours. Assortiment.
 10 août. Goëlette française *Norma*, capitaine Robert de la Mahodière, pour les Pomotou et Valparaiso.
 31. Goëlette française *Jane*, capitaine L. Kelton, pour l'archipel Haoua.
 31. Goëlette coloniale *Mercos*, patron Vaillant, pour Tapuna.
 2 septembre. Brig chilien *Ernest*, capitaine Wupper, pour les îles de l'Océanie.

ARSENAL DE FARÊTE.

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. ERNEST BOTTCHER l'autorisation de signer pour la maison H. Ewald et C^o.
 Papete, le 24 août 1854.

H. EWALD.

PUBLIC NOTICE.

Today I have authorised M^r. E. BOTTCHER to sign for the firm of H. Ewald and C^o.
 Papete, August 24th. 1854.

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 Papete, 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.