

bas fonds du Zuyderzée. Ces chameaux sont de très longs bateaux que l'on applique aux deux flancs du navire après les avoir coulés, et que l'on vide ensuite à force de pompes. Les deux chameaux étant allégés remontent à fleur d'eau et enlèvent aussi le navire avec lequel ils ne font plus qu'un même corps flottant, au moyen de crochets ou de câbles passés par-dessous et qui embrassent tout l'appareil. L'empereur Nicolas eut, il y a quelques années, la fantaisie de faire construire à Pétersbourg un gigantesque vaisseau de 140 canons. Mais les proportions en avaient été, dit-on, si mal calculées par les ingénieurs, que ce colosse fut jugé incapable de naviguer, et que définitivement on fut réduit à le démolir.

L'île de Cronstadt a trois lieues de long sur une demi-lieue de large, mais sa pointe occidentale est fort étroite. L'île est entourée partout d'un banc de sable, excepté à son extrémité sud-est, où sont la ville et le port. Un banc de sable s'avancant d'Oranienbaum sur la côte d'Ingric jusque auprès de l'île et du port de Cronstadt, il ne reste qu'un chenal sinueux et très étroit pour y arriver en venant de la haute-mer. Cronstadt est le grand arsenal maritime et le premier port de guerre de la Russie ; c'est en quelque sorte la citadelle et le corps de réserve des forces navales de l'empire.

Cependant il y a moins de profondeur pour les grands bâtimens de guerre qu'à Revel. On trouve, il est vrai, 30 à 35 pieds d'eau dans le port de Cronstadt, mais le chenal n'en a que 25, fond qui peut suffire aux vaisseaux de ligne ordinaires, mais qui paraît insuffisant pour les nouveaux vaisseaux de 130 canons, tels que le *Wellington*, que l'on n'a pas cru pouvoir aventurer dans le Sund ni dans la passe Royale, à Copenhague. Ce vaisseau calant 25 pieds, on conçoit qu'il lui en faut 26 à 27 pour flotter à distance convenable du fond, dans des passes très étroites et bordées par des bancs de sable à fleur d'eau. En dehors du chenal et du port jusqu'à Pétersbourg, il n'y a plus de fond pour les vaisseaux de guerre, mais seulement une rade ayant 15 à 16 pieds d'eau entre l'île de Cronstadt et la côte d'Ingric, rade assez mal abritée par cette île et par les collines d'Oranienbaum. Au-delà de cette rade on ne trouve plus que 8 pieds d'eau pour aller à Pétersbourg. Cette extrémité du golfe de Finlande n'est

qu'une grande lagune d'eau saumâtre, mélange des eaux de la mer avec celles de la Néva et du grand lac Ladoga. Les navires de commerce d'un tonnage un peu fort sont obligés de rester à Cronstadt, soit dans le port, soit dans la rade, où des bateaux pontés viennent prendre leurs cargaisons pour les transporter aux quais de la Néva. Ainsi, quand un trois-mâts ou un paquebot part de Londres ou du Havre pour Pétersbourg, il ne va pas plus loin que Cronstadt, et les passagers doivent s'embarquer sur les petits bâtimens du pays pour se rendre à la capitale.

En s'avancant vers Cronstadt, on a sur sa gauche la pointe occidentale de l'île, pointe aiguë qui se continue en mer par une île de rochers à l'extrémité desquels s'élève le phare de Tolboukin, puis la côte méridionale de l'île, garnie de plusieurs batteries ; en face un échiquier de cinq forts entre lesquels serpente le chenal qui mène à la ville dont on aperçoit les édifices dominant un triple port et des môles renfermant une forêt de mâts. À droite, à deux lieues, se déploient les collines verdoyantes (en été) d'Oranienbaum et du parc impérial. Dans le lointain, quand les brumes de ces parages le permettent, on voit se découper à l'horizon la silhouette de Pétersbourg avec ses monumens que domine la coupole dorée de Saint-Isaac.

En sa double qualité de grand port de guerre et de grande place de commerce, Cronstadt renferme une population qui s'élève par moments à 40 ou 50,000 âmes, en y comprenant 20,000 soldats et marins, ainsi que la population flottante des navires de commerce. La ville est bâtie en bois. Sauf l'Amirauté, le grand hôpital, les casernes et les autres bâtimens militaires, elle ne présente aucun monument d'intérêt. Ce qu'il y a d'imposant à Cronstadt, ce sont les batteries, les forts de granit et les môles garnis de larges chaudières qui entourent trois vastes ports. Un de ces ports est destiné au commerce et les deux autres à la marine de guerre, l'un comme port de radoub et d'armement, l'autre comme port de station pour la flotte active. Les chantiers, les docks, les magasins et les ateliers de la marine, les bassins de carénage, les cales de construction, tout est magnifique à Cronstadt. Tout ce qui concerne les travaux d'art et les créations de l'architecture maritime s'y trouve prodigué avec un luxe