6e ANNÉE, N° 526. — MARDI, 9 SEPTEMBRE 1851.

JOURNAL DE CONSTANTINOPLE

ECHO DE L'ORIENT.

ON S'ABONNE:

A Constantinople, au Bureau du Journal *à Galata*.

Dans les Villes de Livourne, à l'Agence des Paquebots français.

A Malte, chez *M. G. Muir*, libraire.

A Marseille, chez M^r veuve *Camoin*.

A Londres, chez *MM. James Cowie et Son*, Foreign Newspaper Office, 2, St Ann's Lane, general Post Office.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

Constantinople, Rang. un an, 8 colonat. 6 mois, 4 »

Provinces et Etranger un an, 9 » 6 mois, 5 »

PRIX DES ANNONCES:

La ligne..... 5 piastres du G.S.

Le journal paraît les 4, 9, 14, 19, 24, 29 de chaque mois.

Les abonnements datent du 1er et du 16.

INTÉRIEUR.

CONSTANTINOPLE. 9 Septembre.

La Thessalie est la terre classique des vieux souvenirs; à chaque pas qu'on fait dans cette contrée si fertile, on soulève la poussière du passé, on rencontre les débrisides monumens grecs ou romains. C'est de cette antiquité que M. Jonesco s'empare pour redonner à cette province toute l'importance qu'elle mérite. A un pays fécond en productions agricoles, il faut de faciles débouchés; mieux vaut créer des chemins autour d'une ville pour le transport des productions qui l'alimentent, que de commencer par embellir cette ville et la laisser sans communication avec le dehors. La richesse de ses campagnes fait la beauté d'une ville. M. Jonesco veut que l'on se serve des voies romaines, des anciennes routes, des ponts antiques de la Thessalie, et qu'on les répare, et cela sans beaucoup de frais comme il le prouve dans cet article; il indique également les nouveaux débouchés qu'il y aurait à créer sur un parcours qu'il trace et qui formerait sur toute la surface de la Thessalie autant d'artères pour la circulation de ses produits et l'accroissement de sa richesse.

LES VOIES DE COMMUNICATION.

Les regards de tous les hommes qui s'occupent des intérêts et de l'avenir de l'Empire Ottoman, sont fixés, en moment, sur les voies de communication et particulièrement sur l'expérience qui se fait à Bromse. La route qui mettra en relation cette ancienne capitale de l'Empire avec la mer, s'élancera aujourd'hui dans toutes les directions par les bateaux à vapeur, a été tracée d'après toutes les indications de la science et en prenant en considération toutes les circonstances particulières qui assurent une exécution solide et peu dispendieuse. L'étude aussi l'importance commerciale et économique de Ghemlek à Brousse a été faite. L'étude spéciale du terrain faite par des ingénieurs aussi éclairés que dévoués a précédé le devis estimatif des dépenses. D'après cette étude qui a donné lieu à un beau travail géographique et le devis estimatif, tel qu'il a été publié, le gouvernement impérial a obtenu la haute autorisation de Sa Majesté le Sultan pour l'exécution de la route. Dans son exécution même le public a pu apprécier les principes qui sont dictés dans les ordres envoyés au gouverneur de la province. Le patriotisme de ce gouverneur, secondé par le dévouement des ingénieurs, arrivera, nous n'en doutons point, à donner un exemple encourageant pour la construction de pareils travaux d'utilité publique; car ils sont de la plus grande importance pour la civilisation du peuple et pour la richesse et la prospérité de l'Empire.

Toute l'économie financière d'un pays est résumée dans cette profonde et juste pensée de M. James Mill: l'homme ne dispose que d'une seule chose sur la terre, le mouvement. Les routes sont les moyens que nous employons pour exécuter et faciliter ce mouvement qui se réduit au transport d'une personne d'un lieu à l'autre, à l'échange d'un produit contre un autre. Dans le mouvement, dans le transport, dans l'échange, nous trouvons l'amélioration de notre état matériel, l'accroissement de notre intelligence, c'est-à-dire, en un mot, la civilisation et le bien-être.

Pour atteindre à ces deux buts, nous devons marcher, nous marcherons sans cesse; et nous observons cette marche, dès les temps les plus reculés, chez tous les peuples qui ont fait quelques pas vers la perfectibilité de l'humanité et qui ont laissé pour la satisfaction de ce besoin sur la surface de la terre les traces de leur grandeur et de leur gloire. Les travaux des voies de communication des deux grands peuples de l'antiquité qui remplit le monde de leurs exploits existent encore en Thessalie. Ils sont le témoignage le plus authentique de l'intérêt que les Athéniens et les Romains prenaient à faciliter l'aspiration et la destinée de l'humanité, sa marche vers la perfection. L'expérience des siècles passés vient donc à l'appui de cette tendance moderne que nous remarquons chez tous les peuples de l'Europe et particulièrement chez les habitans du nouveau monde. Sans les routes, disait M. Wiston, l'existence du genre humain serait problématique. C'est avec les routes qu'en moins de cinquante ans les habitans des États-Unis de l'Amérique sont arrivés à être un des premiers peuples du monde. C'est avec la marche de la vapeur qu'en moins de 25 ans la population de la vallée de Mississipi a été dépeuplée. Dans le nouveau comme dans l'ancien monde, l'expérience ancienne comme l'expérience moderne a satisfait le besoin de marche de l'humanité, en allumant partout le feu sacré du mouvement, en créant partout les moyens qui facilitent la marche, le transport et l'échange, et en nous donnant partout le spectacle d'une richesse, d'une puissance et d'un bien-être dignes d'envie pour tous ceux qui veulent avoir la gloire et l'honneur d'être les bienfaiteurs des populations plongées dans l'ignorance et la misère. En sortir, c'est leur aspiration; mais il faut qu'on leur en donne les moyens, qu'on leur crée des routes.

Le petit bout de route qu'on construit actuellement à Brousse, n'est qu'un point imperceptible comparé à l'immensité d'un Empire qui doit développer le mouvement dans trois grandes parties de l'ancien monde. Cependant, dans sa petitesse matérielle, elle acquiert des proportions gigantesques, lorsqu'on l'envisage du côté moral et administratif de l'Empire. C'est alors que cette route devient le fait qui témoigne des vues et des efforts d'un gouvernement à exécuter les ordres magnanimes de l'auguste chef de l'État qui place toute son ambition et tout son bonheur ici-bas à rendre heureuses les nombreuses populations confiées par la providence à son amour paternel. C'est alors que le besoin d'études spéciales sur chacune des provinces de l'empire devient indispensable pour la réunion de toutes les données nécessaires à la formation d'un système général de voies de communications pour tout l'Empire Ottoman.

En partant de cette idée qui domine nos travaux, nous avons apporté l'étude sur la Dobrodja. L'article sur les voies de communication a été suivi de plusieurs débats dans la presse et de plusieurs démarches qui n'ont encore abouti à rien de décisif. Mais ce cas nous décourage nullement. Tout commencement est difficile. Les deux opinions, la discussion, est nécessaire et doit précéder les décisions. De fortes et plausibles raisons ont été données par la presse anglaise dans le *News-Monitor* contre l'opinion que nous avons soutenue pour établir la communication du Danube. L'ancienne opinion de l'établir par la construction du canal de Trajan, s'appuie de nouveau avec une évidence des plus saisissantes sous la plume d'un homme spécial, éclairé et éminemment pratique, avec des observations et des chiffres très qu'il est impossible de ne pas conclure à son exécution. Enfin le projet d'un chemin de fer qui réunirait le Danube à la Mer Noire par une ligne plus proche des Balkans et la construction du port de Varna, en réussissant, comme nous l'avons soutenu, le lac Devna à la Mer-Noire par le creusement du lit de Devna, qui attire les débats sur les voies de communication de la Bulgarie. Il n'y a que Batchik qui a été négligé, et qui, cependant, par sa position naturelle, est arrivé déjà à faire concurrence à Varna et qui ne demande, pour son complet développement, qu'une dépense insignifiante de la part des hommes, tout le reste lui ayant été largement fourni par le créateur.

Après la Dobrodja nous avons étudié la Thessalie; aux voies de communications de la Bulgarie nous ajouterons celles de la Thessalie; ces deux études complétées par celle qu'Omer pacha fait faire dans l'Albanie qu'il parcourt arrivent à réunir dans un tableau tous les données nécessaires pour la création et l'adoption d'un système général de communication dans la Turquie d'Europe. C'est une étude préliminaire fort importante à faire et à laquelle nous appelons de nouveaux investigateurs; car elle ne tend à rien moins qu'à éclairer les décisions du gouvernement qui sera appelé d'un jour à l'autre à tracer les grandes lignes de communication dans la Turquie d'Europe et à y envoyer des ingénieurs pour faire des études partielles pour leur exécution, ainsi qu'à dresser les devis estimatifs pour leur construction.

La position des montagnes qui se trouvent en Thessalie lui donne le caractère de pays montagneux aux extrémités, et de plaine au centre; le pays peut être considéré comme un bassin dont le fond est occupé par l'immense et fertile plaine de Larisse et dont les bords sont formés par plusieurs montagnes extérieures, dont le Mont-Olympe sur lequel les anciens croyaient que Jupiter venait pour visiter les mortels, et le Mont-Ossa ou Kissovo dont les branches s'unissent et séparent la plaine de Larisse de la fameuse vallée de Tempé. De l'autre côté, le Mont-Pindus entouré avec ses ramifications toute la route de la Thessalie. Cette position géographique a donné lieu sans aucun doute à cette croyance des anciens que le pays a été rempli d'une immense nappe d'eau comprise entre ces montagnes et qui s'est vidée dans la mer en se frayant un passage entre l'Olympe et le Kissovo, passage qui établit aujourd'hui la communication entre la grande plaine de Larisse et la belle vallée de Tempé et situé entre la mer et les ramifications de ces montagnes.

Les eaux qui naissent dans l'intérieur du bassin de la Thessalie et des montagnes qui l'entourent, se réunissent dans deux rivières principales. Le Penius des anciens, appelé aujourd'hui Salamandria, sort du Pindus, traverse la plaine de Larisse, entre dans le passage de l'Olympe et de Kissovo pour sortir dans la vallée de Tempé et se jeter dans la mer. Ce fleuve, qui réunit dans sa source tous les autres ruisseaux et rivières, est la seule voie par eau qui pourra servir à transporter les produits de l'intérieur du pays aux centres d'activité commerciale situés sur les bords de la mer.

La route la plus importante de la Thessalie, après avoir parcouru la plaine de Larisse, entre dans le passage de la vallée de Tempé en suivant les bords de Salamandria. La traversée de ce passage qui a deux lieues de marche, a été faite en creusant les montagnes et en faisant des constructions solides pour réunir leurs escarpemens. Ce travail des anciens aussi magnifique qu'utile, malgré son antiquité, malgré l'état d'abandon dans lequel il est trouvé et il se trouve encore aujourd'hui, sert même à l'heure qu'il est à une circulation active entre la Thessalie et la Macédoine, entre Larisse et Salonique, entre la plaine et la vallée de Tempé, entre l'intérieur et la mer. Par ce passage les produits de la plaine sont transportés à Tchalazi, le seul port du pays dans la vallée de Tempé, à 8 heures de Larisse.

Le besoin de mettre en bon état la communication par ce passage est si supérieur, que le retard qu'on y mettra, non seulement finira par entraver la circulation, mais aussi menacera de l'arrêter complétement; car les plusieurs endroits les destructions rendent le passage, sinon encore longueur, du moins difficile. Lorsque heureusement on trouve dans un pays de pareils travaux d'utilité publique qui ne demandent qu'un petit effort pour servir au développement de la richesse publique, on ne peut et on ne doit se refuser aux sacrifices que nécessite leur maintien. Le réparation à faire à cette route tracée dans le passage est insignifiante, si on la compare aux sommes énormes qui ont dû être dépensées pour la construire.

Cette route, en sortant du passage étroit des montagnes, passe à côté de l'ancienne forteresse Stenia actuellement en ruines, et y entre dans la vallée de Tempé en traversant le fleuve Salamandria sur un pont de la plus grande magnificence. Ce pont ancien, construit solidement en pierres de taille, égale en grandeur les peuples de l'antiquité qui nous l'ont laissé; il est aujourd'hui même en très bon état dans les trois quarts de sa longueur; une seule voûte s'étant écroulée, on, si nous ajoutons foi à ce qui nous a été rapporté, une voûte ayant été détruite, a cause des dégâts augmentés par les inondations du fleuve, au point que la circulation reste complétement interrompue. Les inondations sont parfois si grandes que toute la vallée de Tempé se couvre d'une nappe d'eau qui ne fait qu'une seule masse avec la mer, et cependant le pont a affronté toutes les causes de destruction dans les trois quarts de son étendue. La voûte principale sous laquelle passe le gros des eaux du fleuve, s'est conservée intacte jusqu'à présent. Lorsque les eaux sont basses, les paysans, avec quelques bois, établissent le passage du fleuve sur le pont. A côté de la route principale se trouve suspendu un pont qui donne lieu à une foule de légendes populaires relativement à la construction et à la solidité du pont. Si on voulait construire aujourd'hui ce pont, on n'arriverait pas à le faire avec 5 millions de piastres. Quelques centaines de mille piastres suffisent pour le mettre en bon état.

La route traversant la vallée de Tempé rencontre, avant d'arriver à Platanona, le Sabatium des anciens, un second pont en pierre sur le fleuve qui réunit tous les ruisseaux descendant des montagnes dans la vallée. Ce pont ne demande qu'une très petite dépense pour être complétement restauré et garanti contre la destruction qui le menace.

Entre ces deux ponts on remarque dans quelques endroits les restes de l'ancienne route qui a été complétement détruite et qui parcourait la vallée de Tempé dans toute sa longueur.

A partir du premier pont, la Salamandria se sépare en deux branches: à celle qui se trouve du côté de Tchalazi, on remarque des travaux anciens qui assureraient probablement la rentrée des eaux dans le fleuve. A partir du second pont, le lit du fleuve qui prend naissance dans les montagnes de la vallée de Tempe, est assez profond pour que les barques puissent circuler jusqu'à un point près de la mer où se trouvent les ruines d'ouvrages qui ont été construits pour abriter et charger les navires entrés dans le golfe Thermaïque; ce point est désigné sous le nom de Castrie, il est placé précisément dans l'endroit où les cartes anciennes de la Thessalie indiquent la ville Heracleum. De ce point jusqu'à la mer, il y a une profondeur considérable. Il n'y a qu'une distance de 5 mètres qui interrompe la communication. Heracleum n'est-il pas destiné à revivre de nos jours et à servir de débouché aux produits de la vallée de Tempé et de toute la Thessalie? Ce point peut servir aux navires qui vont à Salonique et surtout aux bateaux qui n'ont aucun abri dans toute la longueur du golfe, et pour obtenir cette facilité il n'y aurait qu'à enlever les 5 mètres de terre entre le fleuve et la mer, et à faire de Castrie un port de la plus haute importance pour la vallée de Tempé, pour cet objet consacré par la vénération des anciens qui croyaient qu'Apollon y avait transplanté son laurier sacré comme dans le plus beau et le plus fertile pays du monde.

La route sortant de la vallée de Tempé traverse le pied de Platanona sur des constructions très solides qui existent encore aujourd'hui dans plusieurs endroits, et descend dans la vallée de Malathrea située au pied du mont Olympe et sur les bords du golfe de Salonique. Dans cette vallée, la route possède un pavage en pierres carrées de plus d'une heure de distance, et laisse au voyageur la douloureuse impression que produit la vue de travaux gigantesques de desséchement, d'assainissement et de canalisation qui s'y trouvent aujourd'hui en ruines. C'est dans cet endroit que se trouve la délimitation entre la Thessalie et la Macédoine. Le Dium des anciens placé dans cette plaine marécageuse a disparu complétement; sur ses ruines des arbres séculaires ont poussé et les lièvres mauvais servent de retraite aux cerfs, aux chevreuils et aux sangliers poursuivis par les chasseurs. De Dium nous pouvons aller en Thessalie, soit en suivant la route par la vallée de Tempé, soit en suivant à travers les montagnes l'ancienne voie Pithia qui aboutit, dans la plaine de Larisse, au point où commence le passage de la vallée de Tempé.

Dans les montagnes de la Thessalie on trouve les restes des constructions des routes anciennes qui à chaque pas sollicitent le voyageur à penser à la prospérité dont jouissait autrefois un pays qui a eu l'honneur d'être décrit et chanté par Homère, et qui ne présente aujourd'hui que des sentiers souvent infranchissables et où tous les transports des denrées se font encore à dos de chevaux et de mulets. L'usage des voitures est inconnu même dans les vallées; nous avons vu très rarement des espèces de tombereaux dont les roues étaient formées d'une seule pièce, de manière à produire par le frottement et par leur enlèvement dans la terre une résistance beaucoup plus difficile à vaincre que le poids total dont ils étaient chargés. La construction d'une route fera adopter les voitures et les autres moyens de locomotion pour faciliter les transports; les efforts opiniâtres de quelques propriétaires et surtout de Réchid pacha pour y introduire les voitures n'ont abouti à rien, si ce n'est à une dépense inutile et à l'avance d'un capital qui a été perdu.

Avec ce système de transporter les denrées sur le dos des animaux, la production rencontre des obstacles insurmontables autant dans le manque de routes que dans les habitudes de la routine. La nature du sol, argileux ou sablonneux, est un obstacle à l'introduction des voitures, et les produits dont on charge les animaux, exposés à chemin faisant, à l'action combinée de la chaleur et de la pluie, se détériorent avant d'arriver à Volo ou à Tchalazi, les deux seuls ports de la Thessalie.

Les frais de transport sont énormes; ils s'élèvent à 3 piastres par heure de chemin pour un poids de 50 à 60 oques.

L'économie dans la dépense de transport, la garantie des produits contre la destruction, sont fortement désirées par tous les producteurs de la Thessalie. Ils sont profondément convaincus qu'un moyen des routes, l'espère sera parcouru en moins de temps et par conséquent avec moins de frais. Le transport qui se fait aujourd'hui en trois jours, se fera en un seul; les dix chevaux occupés à faire un transport de 500 oques en feront un de 5,000 oques sans dépenser plus qu'aujourd'hui tout en faisant dix fois plus de besogne, au grand avantage de l'échange et par conséquent de la création de la richesse.

Le tracé de la route en Thessalie, selon les besoins de la production, est indiqué par les restes des voies de communication que les anciens nous ont laissés. Les réparations à faire aux travaux qui ont survécu doivent marcher de front avec l'exécution de nouveaux travaux.

Les voies de communication de la Thessalie, envisagées dans leur ensemble et dans ce qu'elles ont de commun avec la position géographique du pays et avec les besoins des producteurs, doivent satisfaire aux exigences suivantes. En premier lieu, on doit mettre toutes les vallées secondaires formées par les chaînes de toutes les montagnes, en communication, au moyen des chemins vicinaux, avec la grande plaine située au centre de la Thessalie. En second lieu, on doit mettre cette plaine en communication avec les ports situés sur le bord du golfe de Salonique et de la mer. En troisième lieu, par la réparation de la route dans le passage de Tempé, la plaine de Larisse sera mise en communication avec la vallée de Tempé, et la Thessalie avec la Macédoine ainsi que le reste de l'Empire dans la Turquie d'Europe.

La réalisation de cet ensemble ne nécessite qu'une grande route tracée sur les bords de la mer et utilisant le pavé de Malathrea, en réparant l'escarpement de Platanona et en parcourant toute la vallée de Tempé où on tirera parti de ces deux ponts situés à ses extrémités. Au passage de la vallée de Tempé dans la plaine de Larisse, il ne sera besoin que de quelques réparations à faire. De ce point il n'y a que 5 heures jusqu'à Larisse, le terrain est plat, offrant très peu d'ondulations comme dans tout le reste de cette grande plaine. De Larisse à Tchitzai il ne restera qu'une route de deux lieues à construire entre le grand pont de Salamandria et Tchalazi passant sur un terrain rocailleux qu'il ne faut que dresser en quelque sorte. De Larisse à Volo il n'y a que huit heures et le terrain est plat. C'est dans la vallée de Tempé et à Volo qu'il faut donner de l'écoulement aux produits. C'est à Larisse, à la capitale de la Thessalie que doivent aboutir les denrées des montagnes et des vallées. De ce point la route se ramifie vers Volo et vers la vallée de Tempé, et de ce point aussi la route doit être prolongée dans l'intérieur de la Thessalie pour aboutir avec une ramification au passage des Thermopyles en passant par Farsalie et Lamia et avec une autre ramification au Pindus et au passage de Klinovo et se dirigeant vers la Mer-Adriatique.

Cette route ainsi tracée est destinée à porter le mouvement dans toute la Thessalie et à recueillir de tous les endroits de ces pays le surplus de la production et à la transporter aux débouchés situés sur les bords de la mer, en laissant de la sorte, partout sur son passage, une parcelle de richesse propre à assurer le bien être des populations et à accroître la puissance productive de cette fertile province de l'Empire.

J. Jonesco.

Nous avons annoncé, dans un de nos précédens numéros que S. M. I. le Sultan avait daigné choisir pour époux de sa bien-aimée fille aînée Fathma Sultane, un des fils de Réchid pacha, Grand-Vézir, Ali-Ghalib bey, et qu'à cette occasion, ce dernier avait été élevé au rang de muchir et nommé membre du conseil d'État. Voici la traduction du firman qui a été adressé à Réchid pacha:

HAT IMPÉRIAL.

« Mon digne Vézir,

» En attendant que le mariage de ton fils Ali-Ghalib bey, qui possède les plus heureuses qualités, avec ma fille bien-aimée Fathma Sultane, soit célébré en temps voulu, les fiançailles et son élévation au grade de vézir et de muchir avec la charge de membre du conseil d'État, ayant été jugées à propos par moi, j'ai appelé ledit bey près de ma personne. Je lui ai fait part de ma volonté impériale, et je l'ai envoyé à ma Sublime-Porte, accompagné de mon premier chambellan Sélim bey, pour que tu rendes publique cette décision. Que le Tout-Puissant veuille bien la bénir et rendre joyeux tous ses serviteurs. »

Dans notre feuille du 29 août dernier, nous avons fait part à nos lecteurs des doutes que nous avions sur l'authenticité des manuscrits anciens que M. Simonidis venait de trouver dans de récentes fouilles. Cependant, ne nous jugeant pas capables de trancher cette question dont bien des gens s'occupaient déjà, nous prîmes le sage parti de remettre cette solution à la décision des savans. Nous étions persuadés que tôt ou tard on verrait clair dans cette affaire. Peut-être même, et la lumière serait venue bien vite, pensera-t-on qu'il n'est pas impossible déjà de savoir à quoi s'en tenir sur les découvertes de M. Simonidis. Voici une lettre à nous adressée par M. Cayol qui y jette un jour; il se peut, répétons-nous, qu'on le trouve assez grand pour qu'on s'y tienne, et qu'on ne sente pas le besoin d'autres lumières pour se prononcer d'une manière définitive sur ce que valent les fouilles et les manuscrits de M. Simonidis:

SECONDE ET DERNIÈRE EXCAVATION FAITE PAR M. SIMONIDIS.

SOLUTION DE LA QUESTION.

Monsieur le Rédacteur,

Vous avez raconté, il y a un mois, sur ma communication, la découverte que M. Simonidis prétendait avoir faite de deux pièces de parchemin cachées dans l'habitation d'un ancien ministre de la S. Porte; plus tard dans le N° du 29 août passé, tout en rendant justice à la bonne foi qui avait dicté mes assertions, vous avez, avez raison, exprimé des doutes sur le résultat de cette excavation. La manière habile dont cet homme s'y est pris pour faire croire à la vraie trouvaille de l'objet cherché, a induit en erreur, je puis le dire, moins le haut fonctionnaire chez qui s'était fait que ceux qui, par son ordre, assistaient à la fouille. Les investigations qui ont déclaré cette question sont de nature à laisser aucun doute à cet égard. D'après une enquête et une vérification exacte des lieux, on a eu la certitude que le terrain fouillé avait été remué de fond en comble dans cette localité à l'époque de la construction de l'habitation actuelle, et puis il n'existe dans les environs aucune trace de construction ancienne qui puisse permettre de prendre une mesure quelconque pour pouvoir préciser le lieu de l'excavation, suivant l'indication que le chercheur était censé avoir, opération toujours nécessaire pour réussir en pareil cas. Depuis la publication de cette découverte, j'ai en occasion d'entendre beaucoup de propos ou de sens me faire des questions, des observations et même de fortes objections à sur les points qui précèdent et même sur d'autres de nature différente dont plusieurs me paraissaient tellement fondées qu'il commençait à me paraître évident que l'objet trouvé dû être mêlé avec de la fraude; quelques moments auparavant et puis présenté à droite et à gauche comme le résultat d'une découverte. Ce qui a surtout contribué à nous tromper c'est la terre humide adhérente encore au corps de l'objet.

Dans cette perplexité, ne pouvant m'aider d'autres moyens, j'ai dû, après avoir attentivement cette question, attendre une autre occasion pour proposer à M. Simonidis de faire une seconde excavation dans laquelle je me proposais bien de ne pas être dupe. Elle n'a pas tardé de se présenter d'elle-même.

Ibrahim pacha, membre du conseil de la guerre et de l'académie ottomane, homme de science et d'études, habite à Constantinople non loin de l'Hippodrome, un local dans lequel il y a d'anciennes constructions byzantines d'où il fait extraire des pierres pour agrandir son habitation. Ayant en occasion de le voir, il m'a proposé de venir visiter cette localité ainsi que les souterrains anciens qui s'y trouvent et d'y conduire M. Simonidis, afin que, si dans nos notes d'existence de livres, qu'il disait avoir, il s'en trouvait quelqu'une se rapportant à ce lieu, il pût faire les recherches nécessaires pour ce but. Nous nous sommes rendus, la plupart, vis les lieux; deux jours après, M. Simonidis les vit aussi, demanda le nom du quartier qu'on lui dit s'appeler *Arasta*, promit de faire des recherches et la semaine suivante vint proposer à S. Exc. de faire faire une fouille, disant qu'il devait s'y trouver un livre arabe ancien islamique et un ouvrage grec renfermés dans un vase de pierre recouvert de plomb et de résine et enfoui dans cet endroit, d'après sa note, depuis l'entrée des Francs à Constantinople en 1204. Il ajoutait que même probablement il se trouverait encore autre chose dans cette localité.

L'offre ayant été acceptée pour le lendemain, M. Simonidis invita deux personnes de sa connaissance à venir assister à la fouille, c'étaient: l'une, M. Patrocle, littérateur distingué, principal rédacteur du journal grec, le *Télégraphe du Bosphore*, et l'autre, un négociant Philologue Ibrahim pacha, de son côté, fit prévenir un autre membre de l'académie ottomane. C'est le samedi 30 août que cette excavation a eu lieu. M. Simonidis indiqua comme endroit à creuser le point même où S. Exc. la pacha faisait faire des pierres d'un ancien mur. Suivant notre antiquaire, la étaient les fondements d'un ancien palais de Justinien, indiqué, disait-il, dans son manuscrit de la Byzantide sous le nom de *Arasta ton Ioustiniànou*, c'est-à-dire le plus beau palais de ce souverain, rattachant l'étymologie du nom actuel à une dénomination du bas empire qui semblait donner un grand air de vérité à ses prétendus note. Le lieu désigné pour la recherche de ces livres, déjà exploité, comme nous l'avons dit, par S. E. le pacha pour en extraire des pierres, consistait en une grande et profonde ouverture, dans le fond de laquelle on descendait par une échelle en bois. M. Simonidis disait que la était situé l'escalier qui descendait au souterrain et que c'était dans le coin au dessous de l'ancien escalier que l'objet cache devait se trouver. S. Exc. à qui ces indications vagues paraissaient insuffisantes et qui savait par les sciences mathématiques qui lui sont familières qu'on doit, même en possédant des notes exactes, procéder géométriquement en pareil cas, fit observer à M. Simonidis qu'il serait bien de prendre des mesures justes et que c'était le seul moyen de réussir; et à dessus. S. Exc. prit la peine de lui tracer très exactement le plan des murs de ces anciennes constructions. Sur ce, notre archéologue ayant répondu qu'il avait suffisamment vu et examiné l'endroit et qu'il n'avait rien à changer à son calcul, le pacha le prévint que pour éviter toute méprise et doute sur l'issue de la fouille, il exigeait de lui qu'il mît en dessous de chaque manière dans l'endroit de l'excavation, et cette recommandation lui fut également faite par tous les autres assistants.

Alors commencèrent les travaux préparatoires. Ils consistaient à mettre de côté un bon nombre de grandes pierres carrées qui, les jours précédents, avaient été déplacées de leurs places et gisaient pêle-mêle dans le coin désigné comme