

# MESSAGER DE TAHITI.

On s'abonne à l'imprimerie  
à la main.  
Paris, 1 franc par an,  
payable par trimestre et  
à l'avance.

ANNALES :  
1 franc la semaine.  
AU COMPTANT.  
S'abonner à l'imprimerie du  
journalier.

## PARTIE OFFICIELLE.

### MINISTÈRE DE LA JUSTICE. ARRÊTÉ RÉGLEMENTAIRE.

Pour faire suite au règlement sur les frais d'exécution des  
arrêts criminels, qui a été adopté le 31 juillet 1852, en  
conformité de l'article 143 du décret du 16 juin 1844.

NOUS, GARDE DES SCAUX, MINISTRE DE LA JUSTICE,  
Vu la loi en date du 2 janvier 1850, portant modification de  
l'article 172 du Code d'instruction criminelle relatif à l'affiche  
des jugements de condamnation par contumace;

Vu l'article 113 du décret du 18 juin 1844;  
Considérant que la loi n'a pas désigné l'officier qui so-  
rait chargé de faire apposer les affiches, il a été établi que les  
huissiers auraient cette mission;

Considérant que, les huissiers n'ayant pas d'appointements  
annuels, doivent recevoir un salaire à raison des opérations  
qui leur sont confiées;

Considérant enfin qu'il s'agit, dans l'espèce, de frais affec-  
tés à l'exécution des arrêts criminels,

#### ARRÊTONS CE QUI SUIT :

##### ARTICLE 1<sup>er</sup>.

Le salaire des huissiers, tant pour l'apposition de chacun des  
trois extraits de jugement de condamnation exigés par la loi du  
2 janvier 1850 que pour la rédaction de chacun des procès-ver-  
baux constatant cette formalité, est ainsi réglé, savoir :

A Paris, trois francs;  
Dans les villes de 40,000 âmes et au-dessus, deux francs  
cinquante centimes;  
Et dans les autres villes et communes, deux francs.

##### ART. 2.

Dans le cas de transport à plus de deux kilomètres, ces offi-  
ciers ministériels reçoivent l'indemnité de voyage fixée par l'ar-  
ticle 91 du décret du 18 juin 1844.

##### ART. 3.

Cette dépense fera l'objet soit d'un mémoire spécial revêtu  
des formalités ordinaires, soit d'un article séparé dans les mé-  
moires de frais de justice criminelle fournis par les huissiers.

Paris, le 15 avril 1850.

E. ROUBIER.

## PARTIE NON OFFICIELLE.

### L'ARSENAL DE FARE-UTE.

Il y a quelque temps déjà qu'il ne nous a été possible de nous  
occuper de l'arsenal de Fare-Ute. Nous le regrettons, car l'ex-  
tension que prend cet établissement, et la situation qu'il y  
regagne, la multitude des constructions qui semblent sortir de  
l'eau comme par enchantement, le grand nombre des navires  
qui sont venus s'y réparer, en un mot, les services signalés  
qu'il a rendus à la flotte marchande qui fréquente ces mers, re-  
vèlent d'une manière si éclatante son importance, que les mous  
châtiments sont obligés de reconnaître que la est le pivot prin-  
cipal de l'avenir de Tahiti. Dès aujourd'hui nous n'hésitons pas  
à le proclamer : Fare-Ute est l'arsenal maritime le plus puissant  
de tout l'Océan-Pacifique. La sécurité des navires y est com-  
plète et dépense toute idée des travaux s'y font vite et bien et  
à des prix tellement réduits que le commerce refuserait de nous  
croire si nous ne parlions pièces en main.

Dans l'espace de quatre mois, huit grands navires arrivés et  
dans un état presque désespéré ont été réparés et mis en me-  
sure de reprendre la mer avec un chargement complet.

Le *Mercedes-Montes*, de 600 tonneaux, coulé bas d'eau :  
il est resté au premier quai d'attelage du 16 mai au 16 juin ;  
on l'a battu en rafale, sa voie d'eau a été bouchée, ses cala-  
ires ont été collées; on a visité et réparé les endroits dan-  
gereux, et les travaux d'ouvriers aient que la location du quai  
d'attelage et des appareils ne se soit élevée qu'à la somme de  
2,610 fr.

Le hâlage sur cale du *Altobona*, de 300 tonneaux, qu'on a  
calfaté et dont on a rebouché les endroits avariés, avec une voie  
d'eau à balord devant qui a été hâtée, et la mise en place  
d'une fausse quille; tous ces travaux, disons-nous, n'ont coûté  
que 676 francs.

Le *Emily-Taylor* et l'*Ellen-Brooks*, énormes navires de 800  
tonneaux, semblaient condamnés; l'*Ellen-Brooks* même a été  
vendue au prix de 2,500 fr. comme étant vouée à une destruction  
certaine. Tous deux ont été battus en carène et réparés  
avec un succès égal. Il n'en a coûté que 3,706 fr. à l'*Emily-  
Taylor*, et aujourd'hui, après vingt-six jours de travaux dans  
l'arsenal, ce navire a repris son chargement, peut-être excessif,  
de 6,000 barils d'huile, et dans quelques jours il va faire voile  
pour sa destination. Quant à l'*Ellen-Brooks*, son nouveau pro-  
prieétaire en a fait un quinze jours et avec une dépense de 4,317  
francs un magnifique magasin flottant parfaitement étanche et  
dont le simple loyer paraît bien payé et le prix d'achat et les  
réparations.

À l'*Ellen-Brooks* a succédé contre le quai d'attelage le trois-  
mâts français de 800 tonneaux, le *Dumblat*, chargé de diver-

ses marchandises et de 110 passagers. Il avait une voie d'eau  
inquiétante. En quinze jours, nous l'avons réparé et pacifié. Les  
marchandises ont été déposées dans les locaux voisins de l'ar-  
senal, les passagers recueillis à terre dans les maisons du gou-  
vernement. Le *Dumblat* vient de partir et son capitaine a pu  
compléter d'exprimer son admiration pour la compétence et le  
prompt avec lequel les travaux ont été exécutés. Tout  
semble d'espérer que les travaux se terminent rapidement, et  
chargement et déchargement compris, elle ne s'élève qu'à 6,206  
francs.

Le *Dumont d'Urville* n'a pas encore quitté le quai d'at-  
telage où il a été caréné sur les deux bords, mais nous pouvons  
affirmer que les frais seront minimes.

L'*Orpheus*, vendu au prix de 16,200 fr., ne tardera pas sans  
doute à se faire repa-er, et, comme les autres, il trouvera le  
moyen de reprendre la mer en toute sécurité. Quant à son  
chargement en huile, il est déposé à terre et constituera un fret  
de retour avantageux au premier navire qui aura besoin d'une  
cargaison pour les ports de l'Amérique du Nord.

Nous ne parlons pas de la petite *Isoliste*, qui a été battue  
sur cale et qui vient de faire d'un nouveau six autres bit-  
tements réparés avant le 16 juin, et dont nous avons fait constater  
les graves avaries et les heureux succès des réparations.

Quant au *Cachalot*, trois mâts français de 500 tonneaux; il  
s'agissait pour lui d'un ordre de réparation que 643 francs, et  
pendant il était venu de la côte du Mexique à Tahiti dans une  
sorte d'alarme; son capitaine a cru devoir en parlant nous ad-  
dresser la lettre suivante, avec prière plusieurs fois renouvelée  
de l'insérer dans nos colonnes.

Monsieur le rédacteur.

Au moment de quitter Tahiti, j'éprouve le besoin de remer-  
cier l'administration, dirigée par vous, de la bienveillance avec  
laquelle j'ai été traité par elle.

Obligé de m'arrêter de mon voyage, j'avais couru sur la  
côte d'Amérique les ressources que présentait aujourd'hui Tahiti  
aux navires du commerce, mais j'ignorais qu'elles fussent aussi  
complètes.

En un mois, grâce à la bienveillance de M. le chef de divi-  
sion, Gouverneur, de son chef d'atelier, des commandants  
des bâtiments sur rade, le *Cachalot* a pu décharger, faire ses  
réparations et reprendre tout son chargement.

Enfin, j'ai eu la joie de voir votre journal pour faire connaître à  
vous l'expression de ma reconnaissance; à mon arrivée à Ha-  
vaï, j'espère être assez heureux pour faire comprendre au gou-  
vernement l'importance que prend chaque jour Tahiti, sous la ferme  
direction de M. le Gouverneur Intérimaire.

Agreez, monsieur le rédacteur, l'assurance de mes sentiments  
distingués.

Le capitaine du *Cachalot*,

A. ANQUIET.

Ce simple tableau, parle assez haut et assez eloquemment  
pour que nous n'ayons pas besoin d'y ajouter les réflexions que  
se présentent en foule à notre esprit. Quelle réponse à ceux qui  
ostréisme sur les bénéfices que le Protectorat de la France re-  
pand sur Tahiti!

Nous ajouterions encore quelques mots au sujet d'une entre-  
prise qui doit avoir les plus hautes conséquences dans l'avenir  
prochain de ces îles. Tout vous fait espérer que des lignes de  
bateaux à vapeur américaine et anglaise, partant d'un pas à  
s'établir entre Panama et l'Australie. Nos correspondants  
nous donnent l'assurance que la ligne américaine est décidée à  
prendre Tahiti comme point de relâche, et que déjà le Gouver-  
nement français est entré en arrangement avec la compagnie  
anglaise pour faire escale à Papeète. Mais, à coup sûr, aucune  
de ces compagnies ne peut qu'elles ressources puissantes nous  
sommes des aujourd'hui en mesure d'offrir aux bateaux à va-  
peur. Ils leur laissent leur douzième centime, renoncement le  
fait qui se passe en ce moment sous nos yeux.

La corvette à vapeur le *Procyon* a fait dans sa traversée du  
Callao à Tahiti des avaries de la nature la plus grave; elle est  
arrivé avec quatre belles brises au torédon. Qui on se repre-  
sente combien sont énormes ces pièces de fer d'une machine à  
moyenne pression de la force nominale de 300 chevaux, mais  
en réalité de 400! Ces pièces ont été lorgées, réparées et res-  
taurées dans nos ateliers en moins d'un mois. Certes, après un  
pareil exemple, les lignes des bateaux à vapeur peuvent consi-  
dérer le succès de leurs traversées comme garanti en s'ap-  
puyant sur Tahiti. Nous le disons avec un certain orgueil; dans  
ces derniers mois l'établissement de la France a pris une telle  
puissance qu'il peut servir de point d'appui à la flotte entière  
de l'Océan Pacifique.

## NOUVELLES DIVERSES.

Le *London-Venez* publié, à la date du 6 juillet, la pièce mi-  
nante.

Nous, Nicolas I<sup>er</sup>, empereur et autocrate de toutes les Rus-  
sies, czar de Pologne, etc., etc.

Faisons savoir à nos amis et fidèles sujets :

« La défense de notre religion a toujours été le devoir le  
plus sacré de nos bienheureux ancêtres.

« Du jour où il a été en l'honneur de nous mettre sur le  
trône de nos aïeux, le maintien des saintes obligations avec  
lesquelles il a été inégalement lié a été l'objet de notre at-  
tention et de notre sollicitude constante; nous appuyant sur les

l'usage du fameux traité de Kainardji que les traités subséquents avec la Porte-Ottomane ont pleinement confirmé, nous nous sommes toujours appliqués à soutenir les droits de notre Eglise.

Mais à notre grand déplaisir et nonobstant tous nos efforts pour défendre l'inviolabilité de notre Eglise orthodoxe, la Porte-Ottomane, à dans ces derniers temps, dans ces derniers temps, des actes provocateurs, menaçant finalement d'une destruction complète toute cette ancienne discipline, si précieuse à l'orthodoxie. Tous nos efforts pour restreindre de pareils actes ont été vains, et la parole du sultan engagée solennellement par lui-même à être relâché des déclarations.

Ayant épuisé tout moyen de coaction et ayant renoncé à l'essai de toutes démarches possibles pour qu'il soit fait droit à nos justes réclamations, nous avons cru indispensable de faire marcher nos armées sur les provinces Danubiennes afin de résister à la Porte-Ottomane pour la conduire à ses fins.

Mais, malheureusement, nous n'avons nullement l'intention de commencer la guerre; en occupant ces provinces, nous désirons tenir un gage assuré qui garantisse le rétablissement de nos droits, quoiqu'il advienne.

Nous ne cherchons pas la conquête. La Russie n'en a pas besoin. Nous cherchons à maintenir ses droits qui ont été si ouvertement violés.

Nous sommes prêts à arrêter le mouvement de nos armées si la Porte veut négocier solennellement à respecter l'inviolabilité de l'Eglise orthodoxe; mais si l'entêtement, l'aveuglement vient qu'il en soit autrement, alors, appelait Dieu à notre aide, nous nous laisserons guider par lui pour décider de notre querelle, et plein de confiance dans les droits du Tout-Puissant, nous marcherons en avant pour la défense de la sainte cause.

Fait à Saint-Petersbourg, le 26 juin de l'an de grâce 1853, et de notre règne le 28.

En et scellé au sceau, à Saint-Petersbourg, le 26 juin 1853.

L'original de ce document a été signé de la main propre de l'empereur.

NIKOLAI.

Nous extrayons d'un rapport officiel, émanant de l'autorité américaine et inséré au journal le *Herald of San-Francisco*, quelques détails intéressants sur la rapide avec laquelle le *Souverain des mers*, grand clipper américain, a effectué son retour des Sandwiches.

Ayant quitté l'île le 12 février pour faire route sur New-York, par le cap Nord, le *Souverain des mers* se trouvait le 9 mars dans le Sud, par des latitudes élevées, et avant de signaler le jour, la rive de bien remarquable dans sa route; posté par de forts vents de la partie de l'ouest, il franchit du 9 au 21 mars, dans l'espace de 22 jours par conséquent, une distance de 5,394 milles marins représentés sur la carte par un changement de 26° de latitude et de 136° de longitude. Durant onze jours consécutifs la vitesse moyenne fut de 12-13 nœuds 1/2, puis de 14 nœuds 1/2 pendant quatre autres jours, et enfin l'écoulement de ses journaux de bord déposés à l'observatoire de Washington donna pour résultat de la plus grande vitesse soutenue pendant vingt-quatre heures 15 nœuds 1/2.

Un fait observé par le *Barre*, 13 avril, autre clipper, qui marcha encore plus rapide, à raison de 15 jours sur les mers du Sud, en effectuant la même traversée en 76 jours.

Le vice-amiral Hamelin est parti de Toulon le 5 juillet par la corvette à vapeur le *Piston*, pour aller prendre le commandement de la flotte française. L'amiral mettra son pavillon à bord du vaisseau de 420 canons la *Ville-de-Paris*.

Les derniers nouvelles télégraphiques en date du 5 juillet laissent espérer un dénouement pacifique à cause de l'union de la France, de l'Angleterre et de l'Autriche. Les demandes de la Russie pouvant être admises dans le fond, sinon dans la forme.

Les archevêques de Bordeaux et de Tours ont reçu leurs chapeaux de cardinal.

Les Napoléoniens craignent que la guerre d'Orient n'éveille une nouvelle révolution en Italie.

Les journaux font entendre un concert de plaintes sur les ravages que causent en France les dérangements atmosphériques. A Bordeaux, la terre aurait été détrempée par des pluies forestières, et l'on aurait constaté le même phénomène dans le centre de la France, où le ciel constamment couvert de nuages promettait de nouvelles averses. Dans l'est, les récoltes n'auraient pas été aussi menacées que dans les autres parties de la France.

On écrit de Panama que les travaux de la seconde section de la voie ferrée qui reliera définitivement les deux océans sont poussés avec activité.

L'origine des quarantaines vient d'être réglée en Europe par une convention à laquelle ont pris part cinq Etats: la France, la Sardaigne, le Portugal, la Turquie et la Toscane.

Les journaux des Etats-Unis signalent de nouveaux séismes sur les côtes du grand-lac et quelques séismes assez graves sur le chemin de fer de New-York à Boston.

Une expérience très intéressante et qui a pleinement réussi a été faite, à Marseille, à bord du bateau à vapeur le *Tremblant*. Ce navire, au moyen des vapeurs combinées de l'eau et de l'éther, a fait deux fois et demi à l'heure; et il résulte des calculs faits à bord une économie de 228 kilogrammes de charbon par heure. Le résultat obtenu est d'autant plus avantageux que l'emploi de l'éther n'exige que très peu de modification dans le mécanisme actuel des steamers.

Les promoteurs de la tempérance forcé viennent d'essayer d'obtenir dans la législature du Connecticut. L'article principal d'un bill destiné à mettre en vigueur la loi du Maine a été repoussé à la stricte majorité de 107 voix contre 106, le vote du président de l'assemblée ayant seul fait pencher la balance.

L'armée de l'Empire Ottoman est divisée en six corps composés chacun de six brigades; son effectif est de 138,780 hommes. Le budget pour le soldo et l'entretien des troupes est de 60 millions. La marine impériale se compose de 34 navires dont 16 vaisseaux et 11 frigates qui sont armées par environ 15,000 marins.

La ligne ferrée de Paris à Bordeaux a été ouverte à la circulation dans son parcours total le 17 juillet.

# BOURSE DE PARIS DU 5 JUILLET.

3. 0/0	76 50
4 1/2 0/0	102 25

## BATIMENTS EN MER.

- 26 août. Eréglette française *Forêt*, commandée par M. de Miniac 7 septembre. Corvète à vapeur française *Prang*, commandée par M. de Brou, capitaine de frégate.
- 15. Corvète française *Sarcelle*, commandée par M. Ferre, lieutenant de vaisseau.
- 15. Golette française *Noutra*, commandée par M. Boulange, lieutenant de vaisseau.
- Golette française *Kronach*, armée.
- Golette française *Poppe*, désarmée.

## DE COMMERCE.

- 23 mars. Trois mâts américain *Emily Taylor*, capitaine West.
- 20 août. Golette française *Dinaux*.
- 8 septembre. Trois mâts français *Nourel-Afred*, capitaine Gradin, en déchargement.
- 13 septembre. Golette anglaise *Boynist*, capitaine Harris.
- 17. Golette française *Norma*, capitaine Alexandre, en déchargement.
- 17. Brig anglaise *Maddalena*, capitaine Eddy, en déchargement.
- 26. Golette de Borabora *Messenger*, capitaine Vauthrey, en déchargement.
- 27. Golette anglaise *Emily-Hort*, capitaine Sustenance, en déchargement.
- 27. Golette du Protectorat *Marie-Louise*, capitaine Maus, en réparation.
- 30. Golette française *Arvi*, capitaine Taylor.

Mouvement du port de Paparua le samedi 21 septembre ou samedi 14 octobre 1853.

## ENTRÉS.

- 23 septembre. Côte de Huahine *Repe*, capitaine Oure, 17 tonneaux, 2 hommes d'équipage, 3 passagers, venant de Huahine en 3 jours. Bois, etc.
- 26. Golette de Borabora *Messenger*, capitaine Vauthrey, 18 tonneaux, 2 hommes d'équipage, 1 passager, venant de Ralaitia en 3 jours. Provisions.
- 27. Golette anglaise *Emily-Hort*, capitaine Sustenance, 427 tonneaux, 6 hommes d'équipage, 1 passager venant de Mangarua en 15 jours. Narre, etc.
- 27. Golette du Protectorat *Marie-Louise*, capitaine Maus, 25 tonneaux, 4 hommes d'équipage, venant de Paparua. Provisions.
- 30. Golette du Protectorat *Arvi*, capitaine Taylor, 69 tonneaux, 6 hommes d'équipage, venant de Californie en 32 jours. Sur lest.

## SORTIS.

- 21 septembre. Corvète française *Morille*, commandée par M. Belland, lieutenant de vaisseau, pour les îles Sandwich.
- 24. Golette de Ralaitia *Acero*, capitaine Delano, pour Huahine. Assortiment, 4,300 francs.
- 27. Côte de Huahine *Repe*, capitaine Oure, pour Huahine.
- 28. Trois mâts américain *Jaro*, capitaine Heron, pour New-Bedford, 3,915 barils d'huile provenant de l'*Ellen Brooks*.
- 28. Trois mâts français *Cochon*, capitaine Aupiais, pour le Harre. Chargement de bois du Brésil.
- 29. Golette de Borabora *Belos*, capitaine Patkian, pour les îles sous le vent.
- 29. Golette du Protectorat *Expédition*, capitaine Muller, pour Ana. Sur lest.
- 30. Trois mâts français *Dinoblat*, capitaine Blanchard, pour Sydney.
- 30. Golette du Protectorat *Am*, capitaine Leguero, pour Ana.

## ARSENAL DE FARE-UTE.

Le 27 septembre, le trois mâts français *Dumont d'Urville* a été abattu sur la côte de balord.

Le 30 septembre, la golette anglaise *Boynist*, qui était sur cale, a terminé ses réparations, et a été lancée à 4 heures.

On prend les formes de la golette française *Norma*, qui sera halée sur la cale cette semaine.

Messieurs les abonnés sont prêts de vouloir bien adresser d'AVANCE le renouvellement de leurs abonnements, afin d'éviter les retards dans l'envoi du journal.

ANNONCES PAR ABONNEMENT à prix réduit. S'adresser à l'imprimerie du journal.