

MESSAGER

DE TAHITI.

On s'abonne à l'imprimerie
du Gouvernement.
D'UN FRANC PAR AN.
Payable par trimestre et
d'avance.

Associés : J. Roux, la Reine,
caractères, papiers, etc., etc.,
AU COMPTANT.
S'adresser à l'imprimerie du
Gouvernement.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Le Gouverneur, Commissaire impérial, Chef de division Page, est arrivé à Papeete vendredi dernier, 7 avril, de retour d'une excursion qu'il vient de faire aux Mates et Roivao, à bord de l'avisio à vapeur le *Durao*.

LE MATEA.

L'île Matea dressée à près de 100 mètres au-dessus de la mer sa blanche et abrupte falaise. On voit du large à 20 milles de distance, et dont d'une golette. Elle est isolément à 12 lieues de Tahiti, dans le N.-N.-E., et à 20 lieues de la cyclade occidentale des Pomotous. Sa forme est irrégulièrement quadrangulaire; et si l'on veut nous passer une comparaison assez vulgaire, elle ressemble à un pâté; sa muraille nue, d'apparence canelo, repose sur un bourrelet inférieur que la mer vient battre; elle est couronnée d'une forêt verdoyante au sein de laquelle s'élève un amas de roches que les gens du pays nomment *poitouri*, et d'où l'on embrasse toute l'île.

L'abond n'en est pas facile. Comme à Metia c'est au vent, sur la face N. E., qu'on débarque, au milieu Metia vague qui brise. Ainsi qu'à Metia, c'est entre deux roches qu'on lance son canot, entre deux crêtes écumantes; seulement ici ce n'est qu'un embouloir de bassin infiniment plus dangereux que dans la première île; et il faut saisir l'instant de la lame qui monte; et la roche calcaire est tapissée de coraux, tandis qu'à Metia ce sont des blocs volcaniques. Le village est la sur un plateau en pente douce de 100 mètres environ de largeur qui aboutit au flanc abrupt de la montagne. Les habitants sont au nombre de 204, sous un seul chef; les enfants y entrent dans la proportion du quart. Quant à l'état moral de cette population, il est déplorable dans la partie féminine. La nourriture y est abondante; les hommes sont assez laborieux; ils plantent des taras et des ignames partout où le sol s'y prête; chaque famille a une sorte de potager sur le plateau de la montagne, au milieu des bois; ils y recueillent des patates douces, des courges, de l'arrow-root et toutes les racines cultivées à Tahiti. On trouve presque partout des coquiers, et sur certains points ils forment de magnifiques bosquets. A leur taille et à leur nombre on peut juger qu'il y a long-temps déjà que l'île est habitée. L'eau douce qui s'écoule à travers la roche calcaire fournit des sources limpides qui suffisent au besoin de la population. Dans le flanc du mont, à mi-hauteur à peu près, on trouve des cavernes profondes dans la partie la plus creuse est taillée par la nature en bassins remplis d'une eau excellente; et les voûtes et le sol sont hérissés de stalactites et de stalagmites de fin calcaire teint çà et là de couleurs irisées et qui, en se rejoignant, forment des piliers ou des colonnes. On arrive au sommet de la montagne par un sentier fort raide tracé dans une anfractuosité du rocher. L'île entière est en fait un vaste plateau légèrement ondulé et couvert de bois; un chemin très bien tracé, macadamisé même en divers endroits, la traverse; on y circule à l'aise, abrité sous de continuels ombrages; tantôt ce sont des bois entiers d'énormes *tamans* qui forment de sombres bocages, tantôt des bouquets d'orchées aux fleurs blanches qui remplissent l'air des parfums de l'éclat, puis d'innombrables coquiers du plus vert feuillage dont les fruits ont une délicieuse fraîcheur; des *hutias*, des *myrtilles* et un arbuste, assésueteux, à fleurs en ombelle, ayant quatre pétales à la corolle, les étamines, le pistille et le fond du calice du plus beau vert et les bords de la corolle d'un blanc éclatant qui donne au bouquet un caractère d'une beauté frappante. Le sol est tout entier formé de carbonates de chaux, tantôt semé de sable et de gravier calcaire, tantôt hérissé de blocs de calcaire redressés; ce calcaire assez grossier presque partout, a été inglobé par l'eau de manière à lui donner à la surface l'aspect de roches madréporiques; mais ce n'est qu'un calcaire coquillier qu'on trouve des bivalves et des univalves parfaitement pétrifiés, et des vers madréporiens forment le noyau de régions calcaires cupulées dans la masse ou enclavées dans quelque fissure.

sure. Nous n'avons reconnu nulle part la trace d'une roche au d'un bloc corallin. La forêt n'est pas silencieuse comme les bois de Tahiti; de tous côtés les *Erroas* (pigeons tamiers) se répondent en roucoulements prolongés; de nombreuses percheres caquent, une espèce de merle siffleur joint son ramage à la voix plus douce des tourterelles, puis de blanches mouettes fondent leurs cris dans les airs, et sur la plage se joignent une multitude de pluviers ou de chevaches qui avec chacune ne dédaignerait d'abattre d'un coup de fusil. Nul reptile, à moins qu'on ne donne ce nom au petit lézard qui bruit dans les feuilles sèches. Les brises de la mer y rafraîchissent l'ardeur des jours et en chassent les moustiques, et les nuits y sont d'une beauté incomparable. La, comme à Metia, mieux encore qu'à Metia, le solitaire contemplant peut aller oublier les tracasseries du monde.

NOUVELLES DIVERSES.

Le jugement par lequel le Tribunal de Poitiers a condamné à six mois, un an et deux ans de prison, avec amendes de 300 à 900 fr., les quatre principaux employés du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, en punition de la catastrophe dont ce chemin fut naguère le sanglant théâtre, a produit une vive sensation dans les compagnies industrielles dont la responsabilité ne sera pas un vain mot. Cette condamnation laisse, en outre, ouvert le recours en indemnité des parties civiles.

Nous trouvons dans les annales du commerce un fait qui intéresse au plus haut degré l'industrie française: c'est le développement progressif de l'exportation des soieries anglaises. Aussi les manufactures anglaises ont-elles vu si haute idée de la position à acquiesce et de l'avance de l'industrie, que le 12 octobre la chambre de Manchester dans l'adresse qu'elle a présentée à M. Gladstone, le pressait de supprimer entièrement les droits d'entrée sur les soieries étrangères.

La baisse a fait de nouveaux progrès sensibles sur les grains et les farines, et il y a lieu d'espérer, dit-on, que ce mouvement rétrograde sera sarré par la. Les marchés des départements sont assez hâtifs. Les cultivateurs forcés de se procurer de l'argent pour leurs fermages de la Saint-Martin, se sont déridés à apporter les blés sur les marchés. D'ailleurs, la machine doit se soit faites les semailles donne les plus belles espérances. Jamais elles n'avaient eu lieu dans de plus magnifiques conditions. La semaison du blé, temps à fortiori au cultivateur de défrasser la terre de toutes les mauvaises herbes. Il a été ensemencé un quart de terrain de plus que dans les années ordinaires; et, comme le blé de semence était magnifique, on compte avec raison sur les résultats les plus satisfaisants pour l'année prochaine.

— Un M. Richardson, s'emparant de Fière d'été émise de la transmission des lettres par une voie souterraine à l'aide d'une pression atmosphérique, vient d'établir de New-York à Boston (distance de 200 milles) un tube souterrain par lequel les lettres et paquets seront expédiés d'une ville à l'autre en quinze minutes. On assure qu'un essai fait en cet à parfaitement réussi, et que les capitalistes ont les fonds nécessaires pour l'exécution de ce projet.

— On parle d'une nouvelle presse à imprimer qui, prenant le papier sous coupe à mesure qu'il sort du cylindre, imprime et pèse 30,000 feuilles par heure. L'inventeur dit qu'il peut imprimer un mille de papier aussi vite qu'une locomotive le parcourerait sur un chemin de fer.

— Un incident digne de remarque a signalé l'entrée des navires français dans le détroit des Dardanelles. Aussitôt après que l'ordre eût été donné aux marines françaises et anglaises d'entrer dans le détroit, les vapeurs de chaque escadre se sont mis en mesure de remorquer les vaisseaux contre un fort courant et contre le vent. Quatre navires français ont seuls pu franchir le passage. Le vaisseau à hélice le *Nipoteon* a remorqué le vaisseau à trois ponts la *Ville de Paris* avec une facilité qui a fait l'admiration de la marine anglaise.

— La position des flottes combinées, les fatigues que nos navires éprouvent dans une navigation pénible et dans des parages que l'hiver rend plus dangereux; par-dessus tout, le grand intérêt qui se rattache aux mouvements et opérations dans la mer Noire, rendent particulièrement intéressant l'article suivant, que nous extrayons d'un journal étranger.

« La mer Noire mérite le nom de Funèbre que les poètes nous ont donné. Sur 365 jours de l'année, il y a 364 tempêtes; aussi ces côtes sont elles souvent parsemées çà et là de navires écrevés, échoués; même on en rencontre un plein air; les naufrages les plus horribles ont lieu. La nature n'y semble pas dans son état normal; ces ouragans fréquents, cette brume incessante qui pendant l'hiver souffle sur Constantinople, la rendent impropre aux

constructions marquées à cause de l'humidité, et furent à leur tour détruites en bois, cause de tant d'incendies. Les navires américains qui placent sur cette mer pendant l'été des canots armés, des gondres brûlants voient la flamme, tout pour un caractère sinistre et sauvage. La mer Noire est un vaste gouffre de toutes les pluies qui tombent en Autriche, dans la Russie méridionale, dans les Turquies d'Europe et d'Asie, elle reçoit par de grands fleuves comme le Danube, le Pruth, le Dniester, le Bug, le Dniep, des quantités d'eau sans proportion avec la superficie qu'elle présente à l'absorption de l'atmosphère. Le trop plein s'échappe impétueusement par le Bosphore, ce qui forme son courant et celui des Dardanelles que les bâtiments ont peine à surmonter. Ce courant est si rapide sur certains points du Bosphore, comme à Bebek, par exemple, qu'il faut tirer les ralis à la corde. Aux dangers que présente cette mer se joint la difficulté pour les navigateurs, de trouver l'embarcadere du Bosphore. On la signale par deux phares, dont l'un vient le nom turc de Fatah-ki; mais souvent dans la nuit des feux de charbonniers froquent les pilotes et causent des sinistres.

— Nous lisons dans un journal de New-York : « Un Anglais est en ce jour bonnet d'arcs et d'avaries dans la remorque des bûches, arrivées vers Constantinople. Le steamer *Fury*, à bord duquel se trouvait l'amiral « Dundas », a heurté violemment un canot qui n'est pas indiqué sur les cartes. L'amiral en a reçu une telle secousse qu'il a frappé de la tête contre une boussole voisine. Cette chute l'a mis en heurlement d'autre sorte, mais cela a donné lieu aux deux esclaves de témoigner toute leur sympathie et toute leur sollicitude pour la santé du noble vieillard qui remplit si dignement tous ses devoirs. Dans ces mêmes opérations de la remorque, qui ont lieu du 8 au 13 novembre, les français ont été contraincis par le vent; mais tout s'est passé d'une façon satisfaisante. »

Nous avons annoncé, déjà, que le gouvernement des Etats-Unis avait fait un traité avec une compagnie pour transporter les malles deux fois par mois, à travers l'isthme de Vera-Cruz à Acapulco. Ce traité a été exécuté. Actuellement, ces voyages se font régulièrement en soixante-douze heures, de chaque port, deux fois par semaine, et l'on est en train de proposer des améliorations pour que le service du transport des voyageurs et des marchandises ait lieu chaque jour sur cette ligne. Un nombre considérable de voitures sont arrivées à Vera-Cruz et vont être sous peu mises en réquisition. Ce mouvement a amené un autre résultat important. La compagnie américaine de la navigation à vapeur pour l'Australie, qui a déjà à son port plusieurs puissants steamers et en construit d'autres, s'est réunie à la compagnie Overland du colonel Bainsay; de cette manière, on évitera le trajet par le Cap, et la distance qui sépare New-York des ports de l'Australie se trouvera presque annihilée. Il est probable qu'avant un an il y aura une correspondance hebdomadaire de New-York à Vera-Cruz et d'Acapulco à Melbourne. Les Etats-Unis sont très profondément engagés dans les affaires de l'Australie. Des navires partent chaque jour des ports de l'Atlantique pour ce continent occidental, et un commerce actif s'établit dans des proportions considérables entre ce pays et la Californie.

Les journaux des Etats-Unis donnent le récit de nombreux désastres survenus sur le lac supérieur. Plusieurs steamers chargés de passagers et de frêts considérables se sont abîmés durant la nuit on-ont fait explosion. Le nombre des victimes brûlées, échaudées ou noyées dans ces différentes catastrophes est malheureusement très grand.

COMITÉ AGRICOLE.

Palates à vendre.

AVIS OFFICIELS.

SERVICE DES REVUES.

Il sera procédé, le 13 avril prochain, à midi précis, au bureau des revues, en présence et avec le concours de qui de droit, à la vente aux plus offrants et derniers enchérisseurs des effets de petit équipement hors de service provenant de la portion de corps de 1^{re} régence de l'arsenal de marine et du détachement de la 6^{me} compagnie d'ouvriers d'artillerie. Le prix des effets adjugés sera acquitté séance tenante et ils devront être enlevés sans délai.

INSCRIPTION MARITIME.

Les créanciers de la succession Fergus dont les comptes réguliers ont été remis à l'administration sont invités à se présenter au trésor colonial, du 11 au 13 avril courant, à l'effet d'y recevoir le montant de leur créance.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

23 décembre. Corvette française *Moïelle*, commandée par M. Belland, lieutenant de vaisseau.

25 février. Corvette à vapeur française *Phoque*, commandée par M. Paig, chef de division.

7 avril. Aviso à vapeur *Duroc*, commandé par M. de Lavaissière de Lavergne.

Goëlette française *Hydrographe*, désarmée.

Goëlette française *Nourika*, désarmée.

Goëlette française *Papette*, désarmée.

Goëlette française *Kamelianche*, désarmée.

DE COMMERCE.

Brig anglais *River Chief*, capitaine William, en chargement.

20 août. Goëlette française *Dinna*.

17 septembre. Brig du protectorat *Lucy Maria*, capitaine Robinson, sur cale.

22 janvier. Goëlette américaine *Bob Roy*, capitaine Kerley, en partance pour les îles sous le vent.

23. Trois mâts anglais *Selma*, capitaine Pike, en chargement.

26. Trois mâts chiliens *Lysia*, capitaine Barbazan, en déchargement.

28. Goëlette anglaise *Emerald*, capitaine Smith.

17. Trois mâts du protectorat *Dumont-d'Urville*, capitaine Lemaire, en chargement.

9. Goëlette hollandaise *Vissager*, capitaine Bayssen, en chargement.

27. Goëlette du protectorat *Maria-Ense*, capitaine Harrington, en réparation.

23. Goëlette du protectorat *Aza*, capitaine Leguena.

23. Brig chilien *Electra*, capitaine Larrazabal, en partance pour Valparaiso.

27. Goëlette anglaise *Emile-Hort*, capitaine Sustenance, en réparation.

28. Goëlette anglaise *Melbourne-Packer*, capitaine Hardy.

31. Goëlette anglaise *Cardinal-Hort*, capitaine Hurt.

Mouvement du port de Papete du samedi 1^{er} au samedi 8 avril 1854.

ENTRÉS.

6. Goëlette coloniale *Tahiti*, patron Moineau, venant de Hapage.

7. Aviso à vapeur le *Duroc*, commandé par M. de Lavaissière de Lavergne, lieutenant de vaisseau, venant des Poros.

SORTIS.

3. Goëlette anglaise *Harriet*, capitaine Dorel, pour Raintes.

3. Trois mâts américain *Island*, capitaine Kelge, pour Californie.

3. Trois mâts américain *Island*, capitaine Nelson, pour Californie.

3. Goëlette de Rimatara *Tane*, capitaine Ma, pour Rurutu.

4. Goëlette coloniale *Moore*, patron Vaillant, pour Moorea.

4. Corvette française la *Percegrue*, commandée par M. Laurent, lieutenant de vaisseau, pour les Marquises.

5. Goëlette du protectorat *Expédition*, capitaine Muller, pour Californie. 270,000 oranges.

7. Cotre de Borabora *Sauvage*, capitaine Chauvel, pour les îles sous le vent.

7. Goëlette de Raintes *Accro*, capitaine Dourdan, pour les îles sous le vent.

ARSENAL DE FARETE.

Le 3, à huit heures du matin, le brig du protectorat *Lucy Maria* a été tiré sur cale.

Le 8, le trois mâts chilien *Lysia* quitte le quai de l'arsenal après avoir débarqué son charbon.

ANNONCES.

AVIS AU PUBLIC.

Nouvel assortiment de cigares Regalia et autres. Chez M. Laharrague, négociant.

AVIS AU PUBLIC.

Les soussignés, ayant établi dans ce port une maison de commerce, ont l'honneur de prévenir messieurs les capitaines, armateurs, et le public en général, qu'ils ont reçu, sur le brig *Flecha*, actuellement en déchargement, un excellent assortiment de marchandises qu'ils offrent à des prix très convenables. Papete, le 1^{er} avril 1854.

LOPEZ HERMANO et C^e.

PUBLIC NOTICE.

The undersigned, having established a branch in this port, of their well-known Valparaiso house respectfully call the attention of ship-masters, and the public in general, to the excellent assortment of goods now landing from brig *Flecha*, well suited to the wants of this place, and for sale at reduced rates. Papete, April 1st. 1854.

LOPEZ BROTHER and C^e.

EN VENTE A BORD DU BRIG-CHILIEN FLECHA :

Etoffe blanche et noire;
Filin de toutes qualités;
Goudron français et suédois;
Braie;
Sail;
Huile d'olive en jarres;
Bois de sapa américain de 1^{re} qualité;
Chêne du nord;
Peinture assortie;
Huile de lin;
Essence de térébenthine;
Poules assorties;
Et un assortiment complet de matières pour la marine.

LOPEZ HERMANO et C^e.

LE GERANT : BRIOT,