

# MESSAGER

## DE TAHITI.

ANNONCES : 1 franc la ligne  
caractère 9 points (petit-romain).  
AU COMPTANT.  
S'adresser à l'imprimerie du  
Gouvernement.

### PARTIE OFFICIELLE.

Par un décret en date du 18 janvier 1854, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies, l'Empereur a nommé dans le corps de l'infanterie de marine,

A un emploi de lieutenant M. Chassériau (Ernest), sous-lieutenant au 1<sup>er</sup> régiment d'infanterie.

A un emploi de sous-lieutenant, en remplacement de M. Chassériau, M. Jobey (Jules), sergent au 1<sup>er</sup> régiment.

Par décret impérial, en date du 28 janvier 1854, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies, M. Schmitt (Tancrède-Mathieu), a été promu au grade d'aide-commissaire.

### PARTIE NON-OFFICIELLE.

*Communication à la vapeur, entre Sydney et Panama.*

#### LE GOLDEN-AGE.

Qu'il y ait, dès aujourd'hui, en Australie un besoin vif, pressant, irrésistible d'une communication régulière entre la métropole et sa colonie, c'est un fait qui n'est plus contestable. Tant que les vastes plaines de la Nouvelle-Hollande n'ont produit que des bœufs, des delfins d'annuaire, des marchandises encombrantes qui un petit nombre de bras suffisaient à exploiter, la vieille navigation à la voile, par le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn, répondait aux exigences de la situation. Mais depuis que la découverte de l'or y a fait affluer tout à coup des populations nombreuses; qu'aux lieux mêmes où il y a six ans à peine régnait le désert s'élèvent des villes capitales; des agglomérations de deux et trois cent mille âmes, qu'une foule d'hommes actifs, enrichis soudain, éprouvent la nécessité de se transporter avec des sommes presque fabuleuses en Europe pour y nouer de nouvelles relations, pour fonder des entreprises auxquelles personne ne songait; il faut ouvrir d'autres voies, employer d'autres moyens de locomotion, et voilà ce qu'offre la vapeur. Mais quelle route va prendre ce grand mouvement? Est-ce par l'ouest? est-ce par l'est? Les premiers essais par le cap de Bonne-Espérance, au milieu des tempêtes des hautes latitudes australes, ont révélé trop de difficultés pour que cette voie soit adoptée; les lignes à vapeur par Suez, l'Inde et la Chine, embarrassées de trop d'entraves, ne présentent pas jusqu'ici un tronc suffisant pour recevoir un développement si considérable que celui de l'Australie; grâce à la Californie, les packets établis entre l'Angleterre et Panama donnent pleine satisfaction aux besoins de Melbourne et de Sydney; mais il faut gagner Panama, quelle voie et quels navires convient-il de choisir? Tel est le grand problème de l'Océan Pacifique, et dont la solution entraîne l'avenir de Tahiti.

Nous l'avons déjà dit, deux routes s'offrent à la spéculation : l'une en ligne droite, la plus courte, touchant à Tahiti comme point d'étape au milieu de la course franchissable par la vapeur exclusivement; l'autre circulaire, plus longue, soumise à plus d'accidents, mais praticable par la vapeur et la voile réunies; elle descend vers les hautes latitudes et leurs coups de vent, remonte le long de la côte du Pérou, et reprend au retour la ligne droite; la première est plus prompte, mais plus chère; la seconde, plus lente, mais à meilleur marché; la première répond tout à fait aux besoins de l'esprit nouveau; la seconde se traîne dans les traditions accablées de l'esprit ancien. Tout se réduit donc ici à une question de chiffres : l'Australie est-elle assez riche? le mouvement des hommes et des affaires y est-il assez grand? l'esprit qui anime assez hâtivement et assez entreprenant pour passer outre à une dépense un peu plus forte, mais qui donne du premier bond la solution complète de la question? Eh bien ! si l'on compte les milliers d'hommes qui affluent chaque année, si l'on veut bien considérer que la richesse y est si rapide qu'à cette heure les banques du pays, outre le capital actif employé aux spéculations comptent 200 millions de francs (8,000,000 liv.

sterling) de capital dormant en dépôt et en emploi, qu'il s'y fait des fortunes privées et hautes et si nombreuses, qu'un élite des particuliers possesseurs de 36 millions de francs, et par conséquent des millionnaires; nul doute que du point de vue des hommes et des affaires l'Australie ne soit en état de se doter la satisfaction de la route directe vers Panama. Et les Australiens ne seraient pas les fils de la fière Albion, de cette blanche reine des mers, si pour quelques milliers de francs, dans une opération qui pénètre si avant dans les intérêts du commerce, ils allaient reculer dans la pratique de la navigation; autant valait-il, nous dire que l'Angleterre abandonne le vaisseau de ligne pour le traîneau à vapeur de l'Antiquité.

En lançant le *Golden-Age*, les hardis et intelligents Américains ont donné d'un trait la solution complète de la question et fourni tous les éléments du problème. Treize jours et demi lui ont suffi pour se rendre de Sydney à Tahiti, ou, en cinq jours, à embarquer douze cents tonneaux de charbon, et trois jours seraient assez pour cette opération si le service était régulièrement monté; et il suffirait de quinze jours en passant tout droit à travers les Pomotous pour qu'il atteigne Panama trois jours avant le départ du convoi pour l'Europe. La dépense en combustible ne s'élèvera pas à 200,000 fr. Le *Golden-Age* est un gigantesque navire, splendidement installé, capable de recevoir 1,200 passagers; ni vent, ni mer ne lui font obstacle, sa machine fonctionne avec une régularité et une précision admirables. Donne-t-elle seulement 500 passagers au *Golden-Age*, et la spéculation est en bénéfice. Que si de nouvelles compagnies hésitent à prendre entièrement pour modèle ce grand pionnier du Pacifique, d'autres moins vastes et moins coûteux peuvent suivre sa trace avec un égal succès, et cette entreprise ruinera toute concurrence retardée qui voudrait se traîner dans les voies de la vieille routine par la route circulaire des latitudes australes. Que nous dit-on? Que des jalousies locales, des préventions de nationalité ont fait entraver à Sydney aux débuts du *Golden-Age*? Tout cela s'effacera, et le grand exemple du succès restera.

Tahiti aussi a eu un noble rôle dans ce premier et décisif essai. Les habitants ont fait affluer au marché les provisions fraîches, des centaines d'hommes étaient prêts pour l'embarquement du charbon; l'archipel des Pomotous s'offrait aux navigateurs comme une barrière redoutable; le Gouverneur la baïssée en faisait exécuter d'avance une exploitation scientifique qui a fourni au capitaine Porter, du *Golden-Age*, une carte exacte à l'aide de laquelle tout danger disparaît. Quand aux charmes qu'offre la relâche de Tahiti, nous les avons plus d'une fois décrits; pas un passage qui n'emporte du notre pays un gracieux souvenir. M. le consul des Etats-Unis a exprimé la satisfaction des armateurs, du capitaine et des passagers du *Golden-Age*, dans une lettre que le Gouverneur fait connaître ici aux habitants, car c'est à eux que ces remerciements s'adressent :

#### Monsieur,

Je suis requis d'adresser à Votre Excellence les remerciements de M. J. W. Raymond et du capitaine Daniel D. Porter pour les facilités apportées à leur navire à vapeur, le *Golden-Age*, pendant le court séjour qu'il a fait dans ce port; facilités auxquelles, en l'absence des dispositions préalables, ils attribuent la promptitude de leur départ pour Panama, et le succès de leurs efforts pour démontrer la rapidité et la facilité de la navigation à travers le Pacifique. Ils s'ensuivent à moi pour vous exprimer leur conviction que le zèle et l'énergie déployés en leur faveur, assurera à Tahiti les futurs avantages d'un entrepôt pour la ligne à vapeur américaine.

Permettez-moi de m'unir une seconde fois à eux pour remercier Votre Excellence, au nom des nombreux passagers du *Golden-Age*, de la pleine satisfaction qu'ils ont éprouvée ici et qu'ils expriment avec admiration, pour le bon ordre, la sécurité, l'abondance des provisions que l'influence de votre administration leur a assurées.

Signé : W. H. Kelly, consul des Etats-Unis d'Amérique,  
à S. E. le Gouverneur Pape.

## NOUVELLES DIVERSES.

Le Français avait notifié à l'Autriche que si elle prenait part à la guerre contre les Russes contre les Turcs les troupes françaises envahiraient son territoire.

— A Saint-Petersbourg le peuple est dans un état de surexcitation indescriptible, et l'on pense, en France, avec raison, que dans la crainte de quelque explosion, l'empereur de Russie se refuse à publier une déclaration de guerre plutôt qu'il ne l'aurait désiré.

— D'après les journaux de Vienne, un combat terrible aurait eu lieu à Matschin le 13 février. On comptait beaucoup de morts et la ville était en proie aux flammes.

— On considérait comme un indice de guerre certain la hausse excessive qui se manifestait à Saint-Petersbourg sur tous les articles d'importation.

— D'après les nouvelles de New-York du 5 mars et de Londres du 17 février.

L'empereur des Français aurait adressé au czar une lettre autographe contenant les propositions suivantes :

Une armistice serait signée ; les relations diplomatiques reprendraient leur cours ; les puissances belligérantes renonceraient à leurs positions premières dont l'état de guerres avait fait sortir ; d'abord les Russes abandonneraient les principautés et l'escadre alliée sortirait de la Mer Noire.

On ne croit pas à l'acceptation de ces propositions par la Russie ; d'autant moins que l'Angleterre et la France poussent leurs préparatifs de guerre avec une rare énergie et une grande activité. Une incommensurable flotte de 36 vaisseaux s'assemblerait à Spithead, et devait faire route dans les premiers jours de mars pour la Baltique. Cette escadre doit être rejointe aux Dunes par 10 ou 12 vaisseaux français de la plus grande dimension. L'escadre française, sous les ordres de l'amiral Bruat, embarquant à Alger une division de 12,000 hommes de l'armée d'Afrique ; ensuite elle devait faire voile pour Toulon où l'attendait une escadre anglaise. Les deux escadres une fois réunies feraient alors route vers le Levant, entreraient dans les Dardanelles et débarqueraient leurs troupes à Siviri, dans le Mer de Marmara.

— Une dépêche télégraphique reçue à Paris annonçait que le vapeur anglais le *Haydee* s'étant échoué, avait été pris par les Russes parce qu'il avait des Turcs à bord.

### COMITE AGRICOLE.

A VENDRE :

Pâtates, ignames, taros.

SERVICE ADMINISTRATIF.

### AVIS OFFICIELS.

Il sera procédé, le vendredi, 9 juin 1854, à une heure de relevée, à la vente aux enchères publiques des deux chevaux *Janus* et *Jacob*, réformés du service des transports généraux.

La vente aura lieu au comptant, dans les écuries de la direction du génie, à Papeete.

### BATIMENTS SUR RADE.

DE CUIVRE.

29 avril. Corvette française *Moselle*, commandée par M. Page, chef de division.

26. Corvette française *Sarcelle*, commandée par M. Feere, lieutenant de vaisseau.

26. Aviso à vapeur *Duroc*, commandé par M. de Laval-sière de Lavigne.

Golette française *Hydrographe*, désarmée.

Golette française *Nouhiva*, désarmée.

Golette française *Kamelahédia*, désarmée.

Golette française *Papette*, désarmée.

DE COMMERCE.

20 août. Golette française *Duno*, en réparation à l'arsenal.

26 février. Trois mâts chiliens *Lysin*, capitaine Barbazan, en déchargement.

10 avril. Brig anglais *Maid of Sulpha*, capitaine Beauvais, sur cale.

29. Golette du protectorat *Tamaris*, capitaine Tavi.

6 mai. Brig hambourgeois *Primo*, capitaine Elderts, en réparation.

9. Trois mâts anglais *Euphemia*, capitaine Mac Queen, en panne pour Calao.

15. Balaïsier américain *Commodore Morris*, capitaine Lawrence.

17. Trois mâts anglais *Caspar*, capitaine Eldred, en déchargement.

47. Trois mâts américains *Esther Franco*, capitaine Crocker.

22. Trois mâts anglais *Hopewell*, capitaine Sugrue.

23. Golette du protectorat *Aweni*, capitaine Wickman, en réparation.

28. Brig chilien *Veloz*, capitaine Ohlsen, en chargement.

31. Golette chilienne *Perle*, capitaine Otteri.

4<sup>er</sup> juin. Trois mâts anglais *Eweretta*, capitaine Melbourne.

2. Brig du protectorat *Lucy Morris*, capitaine Beacker.

Mouvements du port de Papeete du samedi 27 mai au samedi 3 juin 1854.

### ENTRES.

28. Brig chilien *Veloz*, capitaine Ohlsen, 151 tonneaux, 8

hommes d'équipage, venant de Valparaiso en 46 jours. Assortiment.

31. Golette chilienne *Perle*, capitaine Otteri, 61 tonneaux, 6 hommes d'équipage, 3 passagers, venant de Oahu en 34 jours, 16 tonneaux de sel, etc., 10,000 fr.

4<sup>er</sup> juin. Trois mâts anglais *Eweretta*, capitaine Melbourne, 236 tonneaux, 12 hommes d'équipage, venant de Newcastle (Australie en 32 jours), 900 tonneaux de charbon.

2. Brig du protectorat *Lucy Morris*, capitaine Beacker, 174 tonneaux, 5 hommes d'équipage, 3 passagers, venant de Haïa-ten en 7 jours, 230,000 oranges.

### SORTIS.

23 mai. Golette de Rimatua, *Mahahiti*, capitaine Mahia, pour Ana.

30. Trois-mâts américain *Goy-Hend*, capitaine Davis, pour les Etats-Unis, 2,575 barils d'huile de baleine.

24. Vapeur américain *Golden-Age*, capitaine David Porter, pour Panama.

31. Golette du protectorat *Aorai*, capitaine Mardonald, pour les Pomotu.

14 juin. Corvette française *Précroyante*, commandée par M. Laurent, s'entenant de vaisseau, pour Ana et les Marqueses.

### ARSENAL DE PAPEETE.

Le 31 mai, le trois mâts anglais *Euphemia* quitte le quai.

Le 31, le trois mâts américain *Esther Franco* accoste le quai le matin, débarque 19 tonneaux de charbon et quitte le quai dans la soirée.

Le 31, le trois mâts chilien *Lysin* accoste le quai de la Munition pour débarquer son charbon.

Le 1<sup>er</sup> juin, le ponton *Orléans* quitte le quai.

Le 31, le trois mâts anglais *Caspar* accoste le quai pour débarquer son charbon.

Le brig anglais *Maid of Sulpha* termine ses réparations sur cale.

Le brig hambourgeois *Primo* est prêt à monter sur cale.

## ANNONCES.

### EN VENTE.

Apportée à bord de brick *MAID OF SULPHA*.

Une quantité de planches de euvre de 1 pouce et 1 1/2 pouce à 7 sols (35 centimes) le pied.

S'adresser à MM. Hort Frères ou au capitaine Beauvais à son bord.

### ON SALE.

EX *MAID OF SULPHA*.

4-inch and 1 1/2-inch pine Cedar board and seven cents a foot.

Apply to Messrs Hort brothers or to captain Beauvais on board.

### AVIS AU PUBLIC.

M. P. BONNEFIN a l'honneur d'informer les habitants de Tahiti qu'il vient de recevoir par le dernier arrivage les marchandises suivantes :

Eau-de-vie en caisses (Gaudin) ; Eau-de-vie en tiorçons ; Saint-Julien (Bordeaux) 1<sup>re</sup> qualité ; Tabac.

### PUBLIC NOTICE.

Mr. P. BONNEFIN begs to inform the inhabitants of Tahiti that he has received by the late arrivals :

Rum in Q<sup>r</sup> Casks ; Pale brandy in cases « Gaudin » ; Pale brandy in Q<sup>r</sup> casks ; Saint-Julien (superior brand) ; Tobacco.

## FOURNITURES POUR NAVIRES.

M. LAHARRAGUE vient de recevoir par le brig *Yolac* de nouveaux approvisionnements pour les armements :

### VIVRES.

Riscul d'équipage.

Farine, Haricots.

Vianne salée.

Sucre, café.

Fromage, beurre.

Vin en barrique, d<sup>e</sup> en caisse.

### MATÉRIEL.

Toile à voiles assortie.

Cordages de toutes dimensions.

Peinture, huile de lin.

Matières résineuses.

Etoffe blanche et noire.

Cuirre à doublage.

## VENTE AUX ENCHÈRES.

Lundi 5 juin, à onze heures, M. P. BONNEFIN vendra aux enchères publiques, dans son magasin, par ordre des armateurs, le chargement d'oranges et le brig *Lucy Morris*. Conditions à la vente.

AUSI DIVERSES MARCHANDISES.

## SALE BY PUBLIC AUCTION.

On Monday, the 5th. of June, at 11 o'clock, will be sold by Mr. P. BONNEFIN, auctioneer, at his stores, by order of the owners, the cargo of oranges and brig *Lucy-Morris*. Terms at sale.

ALSO A variety of merchandises.

LE GÉRANT : BRIOT.