



MARS 1855.

DIMANCHE 14 MARS 1855.

NOMBRE 10.

On s'abonne à l'imprimerie
du Gouvernement.

PRUX : 12 fr. PAR AN.

payables par trimestre et
d'avance.

MESSAGER

DE TAHITI.

ABONNÉS : 1 franc la ligne,
parcels 9 points (post-com).

AU COMPTANT.

S'adresser à l'imprimerie du
Gouvernement.

AVIS.

Lundi, 12 mars 1855, il sera procédé, à onze heures du matin, au magasin des subsistances, à la vente d'environ 1,600 cocos secs et d'un lot d'environ 1,600 kilog. de machemoure.

La vente aura lieu au comptant, et l'engèvement des lots adjugés devra être fait dans les 24 heures.

PARTIE NON OFFICIELLE.

TAHITI.

Le vendredi, 9 mars, dans l'après-midi, la corvette la *Sarcelle* a été halée sur la cale de Fare-Ute; cette opération délicate s'est effectuée fort heureusement et en présence de M. le Commissaire impérial P. I. ainsi que d'un grand nombre d'officiers et d'employés de la colonie. Ce bâtiment est le plus grand qui ait jamais été monté ici, par ses dimensions; par la force de son échafaud, il représente un navire de commerce d'environ 800 tonneaux. Ainsi le problème dont on a mis si longtemps la solution en doute est résolu aujourd'hui; nul ne pourra plus désormais, pour soutenir une opinion défavorable, s'appuyer sur la faiblesse présumée ni de l'appareil, ni des machineries, pas plus que sur les difficultés de l'exécution. L'expérience est là pour répondre aux insinuations ou aux suppositions que la malveillance ou l'ignorance pourrait chercher à répandre. La *Sarcelle* a changé un grand nombre de feuilles de cuivre et a été remise à l'eau dimanche entre midi et une heure.

Voici donc une garantie de plus donnée au commerce du Pacifique, et les craintes que les sillonnent peuvent sans craintes relâcher à Papéete, s'ils ont quelques réparations à faire; c'est le seul point où ils trouveront des facilités convenables, grâce à l'arsenal et à la cale de Fare-Ute. Attirer tout le commerce possible dans les flots du protectorat, offrir aux navires étrangers une assistance désintéressée, stimuler la mollesse, l'indolence des Indiens et l'apathie des colons, pour faire produire au pays tout ce que l'on peut et doit en attendre en vivres frais et en rafraîchissements; telle a été la marche adoptée par tous les Gouverneurs qui se sont succédés à Tahiti, telle est celle que la nouvelle administration poursuivra avec énergie et persévérance.

Au sujet de la situation actuelle de notre Etablissement nous faisons dans l'*Echo du Pacifique* du 14 janvier un article remarquable, qui donne un aperçu général des avantages que présente notre colonie. Nous en extrayons les passages suivants :

Avant tout une réflexion nous frappe lorsque nous examinons la carte du Pacifique et le petit point qui occupe dans ce vaste espace l'île de Tahiti; nous nous applaudissons de ce qu'une circonstance heureuse, et qui n'a pas été dans le principe suffisamment appréciée, ait prouvé à la France un port de relâche, sous son propre drapeau, dans ces régions du Pacifique envahies aujourd'hui par le commerce

et la navigation de tous les pays maritimes. Il est heureux que la France ait pris possession de Tahiti, et qu'on y soit arrivé à offrir aujourd'hui aux bâtiments qui sillonnent nos parages des avantages qu'aucun autre point du Pacifique n'offre au même degré.

Tahiti présente deux avantages principaux comme point d'entrepôt et de relâche ainsi que comme point de radoub et de ravitaillement.

Sous le premier point de vue Papéete est port franc et toutes les marchandises qu'elle ouissent peuvent être entreposées à peu de frais. Au nombre de ces marchandises il faut compter les huiles que les navires baleiniers en cours de pêche peuvent déposer d'une année à l'autre, comme plusieurs l'ont déjà fait. La relâche des bâtiments est sûre, car la rade est aussi bien protégée qu'un port intérieur; la mer n'y est agitée que par le souffle des brises légères dont la régularité ajoute encore à la salubrité naturelle du pays. Tahiti offre donc un mouillage sûr, un climat sain et de grandes facilités d'entrepôt.

Comme point de radoub et de ravitaillement, les plus grands bâtiments y sont pourvus des moyens d'effectuer toute espèce de réparations, et s'ils ne possèdent pas eux-mêmes les matériaux nécessaires, ils les trouvent dans l'arsenal de Fare-Ute qui leur est ouvert et leur fournit même des ouvriers. Il y a à Tahiti une cale de balage susceptible d'admettre des navires de 700 tonneaux; ils peuvent y recevoir uncaillage complet, y renouveler leur cuivre, en ne mot y entrer en état de délabement et en sortir neufs. Pour les bâtiments d'un plus fort tonnage, le Gouvernement a fait construire deux quais où des navires de toutes dimensions sont susceptibles d'être abattus en carène. Des facilités semblables, réunissant la perfection dans les réparations au bon marché, ne peuvent être offertes en aucun autre point de la Polynésie.

Enfin sous le rapport du ravitaillement et des objets de matériel nécessaires aux bâtiments en relâche, le commerce local de Tahiti est amplement pourvu, et manquant-il de quelques objets l'arsenal lui vient en aide et consent toujours à livrer aux capitaines les marchandises que les négociants n'auraient pas en magasin. Quant au marché, le prix des denrées est à peu près le même qu'aux îles Sandwich.

Les baleiniers n'ont pas long-temps méconnu ces avantages, et l'administration a été récompensée de ses soins et de ses travaux en voyant ces navires venir prendre à Tahiti leurs quartiers d'hiver. Nous pouvons affirmer de bonne source qu'une portion notable de ceux qui faisaient autrefois relâche aux îles Hawaï viendront dorénavant à Tahiti.

Mais ce qui est surtout destiné à faire de cette île le centre d'un mouvement actif, c'est sa position exceptionnelle qui la désigne de préférence à toute autre comme l'étape forcée de la navigation à voiles et à vapeur entre l'Amérique du Sud et l'Australie. C'est là que les steamers chargés de passagers et de fret pour la Nouvelle-Hollande feront escale à l'aller et au retour; c'est là qu'ils trouveront de l'eau, des vivres frais et du charbon. Par une coïncidence également favorable, il pourrait arriver que les débarras de ce combustible récemment faites à la Nouvelle-Gélande nous permissent de trouver même à Tahiti un important débouché pour ce produit de la colonie voisine.

Malheureusement les préoccupations de la guerre et la nécessité où le Gouvernement anglais s'est trouvé de se servir, pour les besoins de son armée, des steamers destinés à l'Australie n'a pas permis que cette ligne fût encore

Stahls, et le contre-coup a eu pour effet d'arrêter l'essor commercial de Tahiti. Mais ce n'est là qu'un retard momentané qui n'affecte nullement notre colonie; car, nous l'avons dit, elle offre entre toutes les îles parsemées dans l'Océan Pacifique des avantages uniques qui lui assurent le présent et lui garantissent l'avenir.

En dehors des avantages principaux que nous avons énumérés et qui destinent Tahiti à devenir le centre d'un commerce actif, l'agriculture, dont le développement sera la conséquence naturelle du mouvement maritime, peut offrir des ressources importantes au colon. Parmi les produits tropicaux qui y croissent avec une facilité extrême et dont la qualité est reconnue, nous sommes assurés que des plantations de café y obtiendraient un plein succès et qu'il serait facile d'élever, au bout de peu d'années de travail, des plantations au moins aussi importantes que celles de Costa-Rica. Les taxes sont légères et le commerce n'en est nullement obéré; elles consistent en un faible droit perçu sur les spiritueux à l'entrée et sur le droit de patente; or, celles de première classe, qui confèrent le droit de vendre toutes les marchandises, sans exception, sont de 375 francs.

NOUVELLES LOCALES.

Nous apprenons par une lettre d'Anaa que M. le capitaine de la *Procyon*, en passant par cette île, a décerné aux indigènes David Taneopou et Tamatiti les deux médailles en or que S. M. l'Empereur a daigné leur frapper et envoyer à ces deux chefs, en témoignage de sa satisfaction pour leur belle conduite lors des déplorables événements de 1852. On se rappelle en effet que ces deux hommes ont exposé courageusement leurs jours pour sauver le malheureux Viry des mains des assassins et protéger les deux prêtres dont la vie était menacée en même temps. C'est donc avec empressement que nous portons à la connaissance du public cette juste récompense de leur dévouement.

La goëlette la *Joséphine*, capitaine Barbazan, partie le 17 février pour Valparaiso, a fait côte sur les récifs de l'île de Rurik. Une partie des passagers et de l'équipage a regagné Papeete sur une petite goëlette du protectorat; ils sont arrivés le jeudi matin, 8 mars.

NOUVELLES DIVERSES.

On écrit de Saint-Petersbourg.

Les conséquences de la guerre se sont rudement fait sentir dans la capitale. A l'exception du pain, dont le prix reste modique, à raison de l'abondance de la dernière récolte, les denrées sont d'un prix excessif. Une bouteille de vin de Champagne coûte de 20 à 25 fr.; le sucre vaut 1 fr. 50 c. la livre; l'huile, 3 fr. la bouteille; un verre d'eau-de-vie, 60 c. Et ainsi du reste.

Le charbon de terre manque complètement. Il n'y en a plus pour fabriquer du gaz à Saint-Petersbourg. On a dû recourir à un éclairage à l'huile très dispendieux et très insuffisant. Le bateau à vapeur qui va à Cronstadt, ainsi que les locomotives de chemin de fer, sont chauffés au moyen du bois.

L'aspect de la ville est extrêmement triste. Dans les premiers temps de la guerre, un assez vil enthousiasme avait exalté les classes inférieures, tandis que les classes supérieures, atteintes dans leur fortune, se montraient moroses et préoccupées. On avait organisé des démonstrations populaires en l'honneur du czar et de la sainte Russie. Mais, peu à peu, cette effervescence est tombée. Le gouvernement, d'ailleurs, commençait à s'inquiéter de ces fêtes patriotiques, qui répandaient sur le pavé une foule d'ouvriers oisifs et chauffés par de copieuses libations. Depuis lors, un voile de mélancolie s'est étendu sur la ville. La noblesse, fort endettée, comme on sait, ne trouve plus de crédit. Le commerce est tué. Le peuple souffre par contre-coup. Un grand nombre de magasins sont fermés; les ateliers qui fonctionnent encore ont renvoyé, ici le tiers, là la moitié, plus loin les trois quarts de leur personnel. Les hôtels principaux sont jambés en déconfiture.

RENFORTS POUR LA CRIMÉE.

Nous lisons, d'un autre côté, dans le *Moniteur de la Flotte*.

Depuis le 4^{er} octobre seulement, 15 bâtiments ont quitté la France pour l'Orient, chargés de troupes et de matériel. En voici les noms dans l'ordre de leur départ: le *Saint-Étienne* à vapeur de 450 chevaux; l'*Asmodée*, id.; le *Bradan*, à vapeur de 160 chevaux; le *Puliton*, id.; le *Berthollet*, corvette à vapeur de 400 chevaux; le *Tanger*, id. de 300 chevaux; le *Gassendi*, id. de 220 chevaux; le *Titan*, id. de 220 chevaux. Le *Turquoise*, vaisseau de ligne de 160 canons; le *Donawerth*, id. de 90 canons; le *Souillanto*, frégate à voiles de 4^{er} rang; l'*Egérie*, transport à voiles de 800 tonneaux; le *Milan*, aviso à vapeur de 200 chevaux; soit, en résumé, 2 vaisseaux et 15 frégates, et autres bâtiments à voiles ou à vapeur.

Ces bâtiments sont, déjà arrivés devant Sébastopol, et ils pourront nous revenir une fois leur déchargement opéré, devenant ainsi de nouveau et promptement disponibles. Dans cette catégorie, nous pouvons aussi classer les bâtiments ci-après indiqués, depuis longtemps déjà dans la mer Noire, et dont nos différents correspondants ont depuis longtemps annoncé ou annoncé chaque jour le plus prochain retour. Nous citons encore leurs noms:

La *Pandore*, frégate à voiles de 2^{er} rang; l'*Allier*, transport de 300 tonneaux; la *Fortune*, id.; la *Proserpine*, id.; la *Perdrix*, id. de 600 tonneaux; l'*Albatros*, frégate à vapeur de 450 chevaux; le *Christophe-Colomb*, id. de 450; le *Labrador*, id. de 450; le *Montezuma*, id. de 450; l'*Oronoko*, id. de 450; le *Panama*, id. de 450; l'*Ulloa*, id. de 450; le *Coligny*, corvette à vapeur de 300 chevaux; l'*Éménide*, id. de 300; la *Tysphène*, id. de 300; le *Lavoisier*, id. de 220; le *Veloce*, id. de 220; le *Dauphin*, aviso de 200 chevaux; et l'*Ajaccio*, id. de 120; en tout 15 bâtiments, dont 4 grands transports, 8 puissantes frégates à vapeur et 7 corvettes ou avisos à vapeur.

A cette liste s'ajouteront naturellement les bâtiments dont notre dernier numéro a déjà intitulé le départ de la mer Noire pour Toulon; savoir: les vaisseaux la *Ville-de-Marseille*, l'*Iléna*, le *Charlemagne*, les frégates ou corvettes à vapeur le *Caffarelli*, l'*Infernal*, la *Gorgone*, et l'*Aviso à vapeur la Mouette*, les transports la *Provençale* et la *Girafe*. Ce sont là, il faut l'avouer, pour les mouvements de troupes, de puissants auxiliaires. Encore n'avons-nous pas abordé la réserve de Toulon, Toulon le grand centre des expéditions militaires, si heureusement placé entre les nombreuses garnisons du Midi et cette terre désormais classique des armées françaises, l'insaisissable Algérie.

Or à Toulon, voici quelques-uns des bâtiments actuellement disponibles, les différents services de l'Italie, de l'Afrique, etc., largement assurés par ailleurs: le vaisseau de 90 le *Saint-Louis*; l'*Andromaque*, frégate de 1^{er} rang; la *Calypso*, id. de 2^{er}; la *Norvède*, id.; la *Zénobie*, id.; la *Constitution*, id. de 3^{er} rang; la *Caravane*, corvette de charge de 800 tonneaux; le *Chandernagor*, de 600 tonneaux; et la *Salamandre*, aviso à vapeur de 120 chevaux.

En outre, on attend des ports de l'Océan, à Toulon, les bâtiments ci-après, dont nous avons, en son temps, annoncé déjà le départ: le vaisseau le *Trident*, la frégate la *Cléopâtre*, et les corvettes ou avisos à vapeur le *Laplace*, l'*Aigle* et le *Daim*.

D'autres bâtiments ont déjà leur destination marquée, et, au fur et à mesure qu'ils seront prêts, rallieront notre grand port militaire de la Méditerranée; ce sont: le beau vaisseau à hélice le *Prince-Jérôme*, de 650 chevaux et 90 canons; les vaisseaux de ligne à voiles: l'*Hercule*, le *Tage*, le *Jemmapes*; le *Louis XIV*, le *Duquesclin*, l'*Indeflexible* et le *Duport*; puis les frégates ou corvettes et avisos, tant à voiles qu'à vapeur, la *Didon*, la *Psyche*, le *Darien*, l'*Eldorado*, le *Phlégon*, la *Reine-Bortense*, le *Caméleon*, le *Lacifer*, le *Sésostri*, le *Ténare* et le *Tonnerre*.

Pour compléter cette liste, ajoutons encore la frégate de 4^{er} rang la *Persévérante* et le transport la *Licorne*, de 300 tonneaux, récemment parti de Brest pour la mer Noire en droiture.

Ainsi, en résumé, pour le seul besoin des mouvements de troupes et de matériel de France en Crimée, la marine impériale mettra en ligne au premier signal du chef de l'Etat, 77 bâtiments, dont 15 vaisseaux et 62 frégates ou corvettes.



des, transports, etc., tant à voile qu'à vapeur. Les navires quelque peu familiers avec les choses de la mer apprennent facilement ce qu'on pourra transporter en Crimée, et, au sein d'un voyage, l'ensemble des bâtiments que nous venons d'énumérer.

A cela il faut encore ajouter dix-sept navires anglais qui, aux dernières dates, étaient à Toulon, prêts à prendre des troupes à leur bord.

On lit encore dans le même journal :

Outre les hommes embarqués à Constantinople, soit le Naplioni, et autres navires plus petits, la brigade du général Mayran est arrivée en Crimée, ainsi que 3.000 hommes environ, embarqués sur la côte d'Afrique. Désormais les arrivages de soldats sur le théâtre de la guerre sont journaliers et vont se succéder sans interruption.

Indépendamment des renforts de troupes envoyés en Crimée; nous croyons savoir que des mesures ont été prises par le gouvernement pour que les équipages de nos escadres soient utilement renforcés.

A mesure que la milice, la fatigue ou le combat font des vides sur un vaisseau, ces vides sont remplis soit par des hommes empruntés aux navires armés ou transport, soit par des compagnies envoyées à cette fin de Toulon.

Enfin, le *Constitutionnel* explique en ces termes les motifs qui ont décidé les généraux alliés à ajourner l'assaut.

La première enceinte des défenses de Sébastopol est presque complètement détruite; il serait possible, avec les batteries nouvellement établies, d'entamer sérieusement la seconde ligne, et de rendre ainsi l'assaut moins long et moins meurtrier. On fortifierait avec des ouvrages en terre les positions de l'armée, depuis Balaklava jusqu'aux rochers d'Ikermann, afin de fermer à l'ennemi les deux seuls points par lesquels il a pu attaquer les assiégés, et de rendre ainsi impossible toute diversion sérieuse pendant l'assaut. Enfin, on donnerait le temps d'arriver aux renforts promis de Constantinople, et qui doivent rendre aux alliés la supériorité du nombre. Voilà pourquoi l'assaut n'était pas encore donné le 12; voilà pourquoi, à cette date, les alliés continuaient les travaux qui doivent finir en échec les troupes de Li-Brandt et Dannenberg, et les rendre passives spectatrices de la chute de Sébastopol.

Paris, 27 novembre 1851.

Un décret impérial, rendu en date du 21 courant, sur le rapport du ministre de la guerre, porte ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le commandant en chef de l'armée d'Orient est investi du pouvoir de nommer provisoirement aux emplois d'officiers vacants jusqu'au grade de chef de bataillon ou d'escadron inclusivement, sous les conditions portées par l'article 107 de l'ordonnance ci-dessus visée.

Art. 2. Ces nominations ne deviendront définitives qu'après avoir été soumises, par le ministre de la guerre, à la sanction impériale; mais les titulaires prendront rang dans leur ancien grade du jour de la nomination provisoire.

Le cabinet de Vienne a signé, le 2 décembre, un traité d'alliance offensive et défensive avec la France et la Grande-Bretagne.

Le texte de ce traité n'est pas encore connu; on ignore donc dans quelle provision l'Autriche s'associe à la France et à l'Angleterre. Mais le fait seul de signer un traité d'alliance avec la France et l'Angleterre est, de la part de l'Autriche, un acte d'hostilité contre la Russie, le préliminaire d'une rupture inévitable entre les cours de Vienne et de Pétersbourg.

On doit conclure de cette situation nouvelle du cabinet de Vienne, qui, par contre-coup, le cabinet de Berlin serait logiquement entraîné du côté de la France et de l'Angleterre contre la Russie. On sait que, par un article récent, ajouté au traité du 30 avril, la Prusse s'est engagée à soutenir l'Autriche contre toute attaque extérieure. Aujourd'hui que l'Autriche est alliée à la France et à l'Angleterre par un traité solennel, la guerre ne peut plus lui venir que de la Russie. Ce n'est donc que contre la Russie que la Prusse peut être appelée à exécuter le traité du 30 avril qui la lie à l'Autriche.

Ainsi c'est le concours de l'Allemagne tout entière, qu'à

des degrés différents et sous des formes diverses, le traité de Vienne assurerait aux puissances occidentales dans la lutte qu'elles soutiennent contre la Russie.

D'après une dépêche télégraphique adressée à l'*Indépendance belge*, le traité stipulerait le concours actif de l'Autriche à la guerre, si « sous trois mois, la Russie n'a pas accepté les quatre points de garantie. » Une autre version fixe le délai au 1^{er} janvier. De son côté, le *Constitutionnel*, aux dernières lignes d'un article évidemment semi-officiel, laisse tomber ces paroles significatives : « La nécessité d'échanger les ratifications empêche seule d'en faire connaître le texte; mais on peut dire qu'il donne aux puissances toutes les garanties qu'elles désiraient, soit pour la poursuite de la paix, soit pour la conduite de la guerre. » De quelque côté qu'on se tourne, le fait conserve la même importance, favorable aux puissances occidentales. Aussi, les Bourses de Paris et de Londres l'ont-elles accueilli par une hausse marquée.

Restent les interprétations sur les conséquences que cette convention est appelée à produire. Elles sont diverses. Les uns y voient une presque certitude de paix prochaine; les autres, y trouvent, au contraire, la perspective assurée d'une guerre générale. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, ce ne sont là que de simples hypothèses, qui demandent à être accueillies avec une égale réserve. Depuis son origine, la question d'Orient a été trop féconde en coups de théâtre, pour ne pas nous en réserver encore quelques-uns. Mais vouloir prédire en quel sens ils se produiront serait plus que hardi, surtout lorsque la prophétie n'a pour base que le texte problématique d'un traité qui, n'était lui-même, peut-être de personne, trois jours avant sa signature.

A cette grande nouvelle, vient se joindre le bruit que la Russie a enfin consenti à poser explicitement les bases sur lesquelles elle consent à négocier. Ce seraient : 1^o Le protectorat collectif des cinq puissances sur les chrétiens de la Turquie; 2^o Le même protectorat dans les provinces daniubiennes; 3^o la révision des traités avec la Porte; 4^o la libre navigation du Danube. Il y a trop loin encore de ces conditions au minimum des quatre garanties déclarées par les puissances occidentales pour que l'on y puisse voir un pas réel vers la paix — en admettant même la sincérité du cabinet de Saint-Petersbourg.

La double convocation du Parlement anglais, pour le 12 décembre, et des Chambres françaises, pour le 26 du même mois, présage évidemment de nouvelles importantes mesures adoptées d'un commun accord par les Gouvernements de Londres et de Paris, pour surmonter les difficultés de la guerre. Quant aux projets spéciaux qui seront présentés aux deux assemblées, une correspondance toujours bien informée croit pouvoir affirmer qu'ils auront pour but et pour résultat un développement tel, de force et de moyens d'action, qu'il sera impossible à la Russie de résister, dès l'ouverture de la prochaine campagne. On lit, cependant, dans le *Bulletin de Paris* : « Quelques personnes ont attribué la convocation du Sénat et du Corps législatif à l'intention qu'aurait le Gouvernement de présenter des mesures financières à la sanction de ces assemblées. Nous croyons savoir que rien de pareil n'aura lieu. L'avancement de l'époque ordinaire de la session législative a pour objet, assure-t-on, de soumettre immédiatement aux Chambres le projet de levée de 60.000 hommes sur la classe de 1854. »

Le *Morning-Chronicle* dit, de son côté, que le bill sur la milice sera le seul vote de confiance que le cabinet de Lord Palmerston demandera aux représentants du pays, et que les mesures spéciales rendues nécessaires par les dépenses de la guerre, seront réservées pour un moment plus opportun. Mais le *Standard* est persuadé que la guerre ne peut être continuée d'une manière rapide et sur une grande échelle, qui permette d'en finir promptement, à moins de vingt millions sterling environ. « Nous ne doutons pas, ajoute ce journal, que le chancelier de l'Échiquier ne puisse obtenir cette somme en quelques heures, s'il se met à l'œuvre en homme d'affaires. »

L'ouverture du Parlement anglais paraît devoir être faite par la Reine en personne; les journaux sont d'accord sur ce point. L'un d'eux, le *Morning-Advertiser*, dit tenir de

bonne source qu'il existe un parti puissant qui se propose de porter Lord Palmerston au poste de premier ministre, et de donner à la guerre contre la Russie la plus vigoureuse impulsion.

Il paraît enfin officiellement établi qu'Omer-Pacha, à la tête de 60,000 hommes et de 110 pièces de canon, s'est mis en marche pour entrer dans la Bessarabie. Le général ottoman a l'intention de faire cette campagne, vu la saison avancée; mais on a refusé au Gouvernement français, qui a résolu la question affirmativement, en promettant, au-delà de 25,000 soldats, qu'éprouveront sur le Danube, de se sentir la nécessité d'envoyer l'armée russe du Pruth d'envoyer trop de renforts à Subotopol.

On demande qu'à Andrioupol, que cette ville sert en ce moment de lieu de réunion à la cavalerie française. Aussitôt que la concentration sera faite, une partie de ces troupes se dirigera au nord sur le Danube, et le reste sera porté à l'est sur Bourgas. Un escadron de grosse cavalerie était parti le 19 pour la Crimée. Lorsque l'expédition contre la Bessarabie sera commencée, la réserve de l'armée française restera à Andrioupol.

Les Russes ont, du reste, complètement chassés de la Dobroudja. Ahmed-Pacha, commandant en chef des troupes du Sultan, qui occupent les deux rives du Danube et celles du Sorech, a établi son quartier général à Istarlow.

Le *Moniteur de la Flotte* extrait ce qui suit d'une lettre de Crimée, sur la formidable tempête qui a balayé la mer Noire, du 14 au 16 novembre :

« Je voudrais pouvoir vous faire le tableau de la terrible nuit que les nombreux navires venaient d'avoir à supporter contre les éléments. *De nombreux de marin* (et dans une collection d'hommes comme celle qui se trouve réunie ici, Dieu sait quelles épreuves ont été subies sur toutes les mers) on ne se souvient pas d'avoir assisté à une pareille tourmente. Figures-vous un vent à balayer des montagnes, une pluie mêlée de grêle qui foudroyait avec un acharnement et une abondance des volutes, une mer démontée et qui s'élevait en pyramides effrayantes pour s'entre ouvrir à des profondeurs inconnues, et vous aurez encore une incomplète idée de l'épouvantable ouragan que nous venons de traverser.

« En regard de ce tableau, je voudrais pouvoir mettre à jour l'habileté des officiers, l'énergie des commandants et des officiers, enfin le dévouement de nos marins. Il faut avoir assisté à de pareilles scènes pour savoir comment ces créatures, vraiment d'élite, comprennent le devoir ! Que d'actes d'intelligence, d'abnégation effusés dans les ténèbres où dans les flots et dont les auteurs seront à jamais ignorés. Ils pensent bien à cela, nos pauvres marins ! la conscience est leur seul guide. Et croyez qu'il faut être bâti sur un solide gaillard, avoir l'âme fortement trempée pour faire face à de pareilles épreuves.

« Quand je voyais ces braves gens s'élancer dans la mer au sifflet du commandement, pour prendre une capoture ou travailler à jomander un vergue, et cela par une nuit épaisse à ne pas permettre de distinguer à deux pas devant soi, je me surprisais à avoir envie de sauter au cou de ces pauvres vieux goudonnons qui faisaient là haut leur besogne comme si nous étions en plein soleil, et comme si nous pouvions les voir et applaudir leur courage ! — Mais je n'ai le cœur de moi, et je ne faisais pas autrement si je me mets sur le compte de nos braves matelots.

« Donc, le 14, à six heures du soir, il nous arrive un coup de vent à tout déraillinger, il venait d'abord du sud variable au S.-O., toujours crescendo ; à midi, c'était à ne pouvoir tenir debout sur le pont. Devant la Katcha, nos pauvres vaisseaux, groupés sur trois autres, dansaient une gigue infernale et commençaient à chasser ; le *Jupiter* était violemment poussé contre le *Jean-Bart* par une mer affreuse ; de midi à trois heures, l'ouragan semblait redoubler, c'était un tourbillon effroyable. C'est à ce moment que treize bâtiments du commerce furent jetés à la côte, sur la plage de la Katcha, mais trois heures le vent se lève à l'ouest, un peu moins frais. Mais quelle mer ! Il a fallu que nos vaisseaux fissent des prodiges d'habileté pour ne pas disparaître écrasés les uns contre les autres dans un choc immense. Puis la nuit arrive. Vous devez penser si elle nous a paru longue et terrible. A minuit, le vaisseau amiral tour, qui chassait dangereusement, prend un parti héroïque, il coupe et abat sa mâture ; les débris en sont élevés aussitôt par le vent comme une feuille morte. A deux heures, le vent et la mer se calment et le jour se fait.

Tous les yeux se dirigent alors vers l'horizon, et nous commençons à nous compter. Quel bonheur, nous étions tous au complet, Anglais et Français ! Du reste, les vaisseaux à voiles avaient tous plus ou moins grandes avaries. Les moins maltraités étaient les vapeurs mouillés à la Katcha, le Canada, le Cacique, le Primadango et la Mégère, et qui avaient pu faire marcher leur machine toute la nuit, étant par là beaucoup de chances mauvaises. On a essayé alors de porter secours aux naufragés, que les Cosaques harcélérent et pillèrent. Mais l'usage de la mer ; une balenière de la Ville-de-Paris, qui y était élanée à cette mission, a été en un clin-d'œil chavirée et brisée en morceaux.

A Cherson, les sinistres sont moins nombreux. Quatre navires de commerce se sont jetés à la côte. Les vaisseaux à hélice le Montebello, le Napoléon, et le Jean-Bart ont été harcelés par leur machine toute la nuit, et ils se sont tirés d'affaire.

A Eupatoria, le Henri IV et le Pluton ont été moins heureux, et ils se sont jetés à la côte ainsi que sept ou huit transports anglais et un vaisseau ottoman. Et cependant les précautions les plus grandes, les mesures les plus énergiques avaient été prises.

L'avarice par le digne commandant l'ébène. Heureusement encore, personne n'a péri, et tout le matériel est sauvé.

A Balaklava, dix transports anglais se sont perdus, entre autres le magnifique steamer le Prince, qui, sur 400 hommes, n'en a pu sauver que 6.

BÂTIMENTS SUR NAUFR.

DE COMMERCE.

26 octobre. Goëlette française *Popeye*, commandée par

M. Rosenzweig, lieutenant de vaisseau.
10 novembre. Corvette française *Sarcelle*, commandée par M. Ferre, lieutenant de vaisseau.
Goëlette française *Kamellianen*, commandée par M. Jousin, lieutenant de vaisseau.
24 février. Corvette française *Mastel*, commandée par M. Belland, lieutenant de vaisseau.
Goëlette française *Nautique*, désarmée.

DE COMMERCE.

31. Goëlette anglaise *Melbourne-Packet*, à Hart.
11. Goëlette française *Étoile du matin*.
24. Trois mâts américains *John-Land*, capitaine Parci.
25. Balenier américain *D. M. Hall*, capitaine Pratt.
27. Goëlette du protectorat *Dion*, capitaine Vairatou.
28. Goëlette du protectorat *Ab-Roy*.
29. Brig chilien *Ernest*, capitaine Wupper.
30. Balenier français *Vivazou*, capitaine Gélée.
31. Goëlette grenadine *Hosiole*, capitaine Friedman.
11. Goëlette du protectorat *Mary-Ann*.
16. Trois mâts anglais *Selma*, capitaine Pike.
16. Goëlette anglaise *Vivazou*, capitaine Jackson.
20. Goëlette américaine *Forster*, capitaine Chapman.
26. Trois mâts américains *Sofernia*, capitaine Hall.
26. Trois mâts du protectorat *Dumont d'Urville*, capitaine Lemorteller.
4 mars. Goëlette chilienne *Penquista*, capitaine Alexandre.
7. Goëlette anglaise *Sienkops*, capitaine Bailey.
8. Balenier américain *General Williams*, capitaine Miller.
8. Goëlette du protectorat *Rovani*, capitaine Bell.

Mouvements du port de Papéete du samedi 3 au dimanche 10 mars 1853.

ENTRÉS.

7. Goëlette anglaise *Stanhope*, capitaine Bailey, 110 tonneaux, 12 hommes d'équipage, 6 passagers, venant de Sydney en passant à l'île Tahiti, assortiment.
8. Balenier américain *General Williams*, capitaine Miller, 36 tonnes d'équipage, venant des îles Chatham en 23 jours, 60 barils.
8. Goëlette du protectorat *Rovani*, capitaine Bell, 32 tonneaux, 4 hommes d'équipage, 6 passagers, venant de Tuluai en 16 jours, cochons, poules, etc.

SORTIS.

4. Goëlette du protectorat *Perle*, capitaine Macdonald, pour l'île.
4. Cotre de Huahine *Nepi* capitaine Pennae, pour Huahine.
5. Balenier français *Angeline*, capitaine Vauquelin, pour les Sandwich.

ARSENAL DE FABRIQUE.

Le 4, à 1 heure de l'après-midi, la corvette *Sarcelle* a été mise à l'eau.

Le 6, le balenier français *Vivazou* accoste le quai.

ANNONCES.

POUR VALPARAISO.

Le trois mâts *Dumont d'Urville*, capitaine Lemorteller, partira pour Valparaiso du 20 au 23 mars courant.

S'adresser, pour fret et passage, à MM. Casaubon et Bellais, armateurs.

FOR VALPARAISO.

La barque *Dumont d'Urville*, capitaine Lemorteller, will leave for Valparaiso, between the 20th. and 23th. of the month.

For freight or passage, apply to messers Casaubon and Bellais, owners.

AVIS.

MM. Hort Frères, consignataires du trois mâts balenier français le *Vivazou*, du port du Havre, ont l'honneur de prévenir MM. les négociants et autres qu'il sera procédé dans le courant de la semaine prochaine, par adjudication publique, à un emprunt à la grosse, sur le fret du navire *Vivazou*, qui montera à la somme approximative de soixante mille francs.

Les soumissionnaires auront à s'adresser, pour plus amples renseignements à la maison Hort frères ou au greffe du tribunal de commerce.

HORT FRÈRES.

NOTICE.

Messrs Hort brothers, consignees of the french whaler ship *Winstow* have the honor to inform M. the merchants and others that during the course of week, tenders will be received for the loan of about sixty thousand francs, upon the cargo of the ship *Winstow*.

For further particulars, apply to their firm or to the clerk of the tribunal of commerce.

Signed : HORT BROTHERS.

EN VENTE CHEZ : LAHARRAGUE.

Bière française en panier de 12 bouteilles, cognac en caisse ; — Eau-de-vie de Martell en baril, genièvre ; — Vin français en barrique et en caisse ; — Cigares à vingt-cinq francs par millier ; — Un choix de conserves alimentaires, etc., etc.

AVIS AU PUBLIC.

Aucune dette contractée par les marins formant l'équipage de la goëlette chilienne *Penquista*, pendant son séjour à Tahiti, ne sera reconnue.

Le capitaine, ALEXANDRE.

Le consignataire, J. LABBE.

PUBLIC NOTICE.

No debts whatever, contracted by the sailors of the schooner *Penquista* during her stay at Tahiti will be acknowledged.

The captain, ALEXANDRE.

The consignees, J. LABBE.

L'Imprimeur gérant : H. GEORGEY et BUREAU.