



DIMANCHE 15 AVRIL 1855.

NUMÉRO 15.

On s'abonne à l'imprimerie  
du Gouvernement.

PRIX : 12 fr. PAR AN.

payables par trimestre et  
d'avance.

# MESSAGER

## DE TAHITI.

Annonces : 1 franc la ligne,  
caractères 2 points (petit-rem).

AU COMPTANT.

S'adresser à l'imprimerie du  
Gouvernement.

### PARTIE OFFICIELLE.

#### ORDRE.

Le Commandant particulier, Commissaire impérial, P. I., près les îles de la Société.

Vu les arrêtés du 5 mai 1849, du 19 janvier 1850 et du 31 mars 1851, fixant pour chacune de ces années la prestation pour l'entretien des routes à 4 journées de travail ou à 20 francs, exigibles par trimestre et d'avance ;

En vertu de l'article 7 de l'ordonnance du 28 avril 1843, rendue applicable aux îles de la Société,

#### ARRÊTÉ :

La prestation pour la réparation des routes de Tahiti et Moorea est fixée pour le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1855, à 2 journées de travail ou à 10 francs, et afin d'en revenir aux termes de l'arrêté du 19 janvier 1850, lequel n'a été abrogé ou modifié par aucun arrêté postérieur, la prestation susdite sera versée dans le courant du présent mois, et par les résidents de Papeete, directement entre les mains de M. le trésorier colonial.

Le présent sera inséré au *Messenger de Tahiti* et au *Bulletin officiel* de la colonie.

Papeete, le 7 avril 1855.

#### ROY.

Le Commandant particulier, Commissaire impérial P. I. porte à la connaissance du public l'ordre, en date du 20 janvier 1855, de M. le Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie, relatif à l'état et aux conditions de la propriété en Nouvelle-Calédonie.

Le Chef de division, Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie, Commissaire impérial près les îles de la Société,

Considérant qu'il est de principe que lorsqu'une puissance maritime se rend souveraine d'une terre non encore occupée par une nation civilisée et possédée seulement par des tribus sauvages, cette prise de possession annule tous les contrats antérieurs faits par les particuliers avec les naturels de ce pays ; qu'en conséquence, les chefs et les indigènes de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances, n'ont jamais eu, ni ne peuvent avoir le droit de disposer de tout ou partie du sol occupé par eux, en commun ou comme propriété particulière soit par vente, échange, don volontaire ou mode de transmission quelconque en faveur d'individus qui ne font pas partie de leur tribu ou ne sont pas autochtones dudit territoire.

4<sup>o</sup> Conformément aux instructions qui lui ont été données au nom de Sa Majesté l'Empereur, par son Ministre, secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies, de ne reconnaître d'autres titres à la propriété du sol de la Nouvelle-Calédonie et dépendances que ceux qui émaneront du Gouvernement de Sa Majesté, par l'intermédiaire de son représentant dans ces îles, déclare nuls et non valables les contrats qui peuvent avoir été faits avec les chefs et les indigènes, tous les achats ou prétendus achats, dons ou transmissions à quelque titre que ce soit, et les déclare à l'avenir.

5<sup>o</sup> Le Gouvernement se réserve exclusivement le droit d'acheter les terres occupées par les indigènes, et la propriété comme domaines domaniaux, de toutes terres non occupées ainsi que les forêts qu'elles renferment. Lui seul

pourra en faire la concession aux colons qui tiendront à établir dans ces îles, soit par ventes, cessions gratuites ou tout autre mode et à des conditions qui seront ultérieurement fixées.

3<sup>o</sup> Considérant, d'un autre côté, qu'après avoir établi au commencement de l'occupation les droits de la souveraineté, conformément aux principes du droit international, l'intention du Gouvernement de Sa Majesté est de traiter d'une manière équitable, les colons sérieux et entreprenants qui, antérieurement à la prise de possession ont fondé, dans les îles de la Nouvelle-Calédonie et leurs dépendances des établissements permanents, une commission sera nommée pour examiner les titres qu'ils peuvent avoir acquis à la possession de la partie du sol qu'ils occupent et ont mise en culture, et une concession provisoire pourra leur être faite de ce sol, à titre gratuit, par le Gouverneur, jusqu'à ce qu'un titre de propriété en règle leur soit conféré par Son Excellence le Ministre de la marine.

4<sup>o</sup> Dans les concessions qui seront ainsi faites on ne comprendra jamais aucun cap ou promontoire, baie ou île, ni aucune partie de territoire qui puisse être un jour nécessaire à la défense du pays, ou choisis comme emplacement pour fonder une ville.

Fait à Port-de-France (Nouvelle-Calédonie) le 20 janvier 1855.

Le Gouverneur,

Signé : Du BOUZET.

Il s'est glissé, dans notre dernier numéro du *Messenger*, une erreur que nous devons rectifier, bien que tous nos lecteurs l'aient sans doute déjà fait eux-mêmes.

Page 4<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> colonne, 3<sup>e</sup> alinéa.

Au lieu de : le rôle de la Russie devient de plus en plus embarrassant,

Lisez :

Le rôle de la Prusse devient de plus en plus embarrassant, etc.

### NOUVELLES DIVERSES.

Nous copions dans le *Spectateur de la Nouvelle-Zélande*, du 25 janvier, les détails suivants relatifs à un tremblement de terre, ressenti dans la province de Wellington, le 23 du même mois.

Mardi dernier, dans la nuit, la ville de Wellington a souffert d'un tremblement de terre aussi terrible que celui de 1848. Pendant le jour il s'est fait une grande brise du N.O., accompagnée vers 2 heures de fortes averses ; le soir le vent tomba, et il recommença à pleuvoir jusqu'à 7 heures du soir où il fit tout à fait calme. La première secousse qui fut très forte se fit sentir vers 9 h. 40, et dura environ 2 minutes ; elle fut suivie à intervalles de quelques minutes d'autres secousses moins fortes, et toute la nuit la terre conserva une sorte de frémissement continu. Le premier choc a été causé des dégâts dans les édifices, les autres n'ont rien endommagé ; les constructions en briques sont celles qui ont le plus souffert, entre autres la prison et la banque, dont la façade et le péristyle se sont écroulés ; les maisons en bois n'ont nullement souffert. Les résultats du tremblement de terre n'ont pas été moins graves dans les environs de Wellington. Dans le Hutt district, la circulation d'un bûche à l'autre de la rivière Hutt a été interrompue par la crue des eaux et l'action des secousses sur le pont.



Cette catastrophe a été aussi soudaine et inattendue dans sa venue que désastreuse dans ses effets. Il est cependant constant de penser que, grâce à la divine Providence, l'on n'a pu le déplorer que la mort d'une seule personne; tandis qu'il eût pu y en avoir beaucoup de tués si ce sinistre était arrivé au moment de la journée où chacun est occupé de ses affaires, ou aux heures de la nuit où tout le monde repose. L'exception à laquelle nous faisons allusion est celle du baron Alzold, qui a été atteint, au milieu du corps, par les débris d'une cheminée en briques, placée dans la chambre où il se trouvait et qui est mort presque immédiatement. C'était un des plus anciens colons du pays, aimé et estimé par tous ceux qui étaient venus s'y établir en même temps que lui, à cause de ses bonnes qualités.

Dans la nuit de mercredi, on a encore ressenti quelques secousses, mais elles ont été sans effets.

On rapporte que le navire *Josephine Villitis* a senti le tremblement de terre, le 23, à 6 heures du soir, à plus de 150 milles des côtes de la Nouvelle-Zélande. D'après des mesures prises exactement, le sol a été échaussé de 3 pieds et demi. Toutes les coquilles qui vivaient sur les rochers, au-dessous du niveau de la basse mer, se sont trouvées sèches et ont péri, en nombre assez considérable pour que les exhalaisons qui en résultent soient sensibles aux personnes qui se promènent sur la côte Est du port. L'écrou s'étendait à l'égard de la pointe Jeralangam, qui se trouvait à 18 pouces au-dessous du niveau de la basse mer dans les grandes marées est maintenant à 2 pieds au-dessus.

Au moment du premier choc, il est entré dans le port une lame dont la hauteur verticale a été estimée à 123 pieds. Elle n'a causé que peu d'avaries par suite de l'adoption du port, qui offre une très grande étendue, avec une entrée fort étroite; mais à Te-Kopi, où se trouve un petit port ouvert et exposé qui ne sert qu'aux embarcations, toutes les maisons et tous les bateaux de la plage ont été enlevés par une vague semblable. Le lendemain deux caboteurs ont passé au milieu d'immenses blocs de poissons morts et l'on en a trouvé de très grandes quantités à terre.

Il est à remarquer que le capitaine Fitz-Roy, dans sa relation du grand tremblement de terre de Concepcion, en 1835, signale des faits semblables: « Pendant la pluie, l'eau de mer était noire; elle semblait bouillir, et les bulles de gaz qui s'en dégageaient avaient une odeur sulfureuse fort désagréable; le rivage était couvert de poissons qui paraissaient empoisonnés ou asphyxiés. »

Sur la ligne de collines situées à l'Est du port, il s'est détaché des sommets des blocs immenses que l'on voit très bien de Wellington.

Neanmoins ce sinistre a beaucoup moins impressionné la population que celui de 1846; personne n'a quitté ni ne songe à quitter Wellington. Les travaux de déblaiements, de réparations et de reconstructions sont déjà commencés et poussés avec vigueur, grâce au concours du 66<sup>e</sup> régiment et des colonels M<sup>r</sup> Cleverly et Gold.

Les transactions commerciales n'ont pas souffert et la banque continue ses opérations dans la partie de son édifice qui reste debout. Depuis le 23, il y a, presque tous les jours, eu de petites secousses.

## Télégraphie sous-marine.

### LE CÂBLE ÉLECTRIQUE DE LA MÉDITERRANÉE.

Nous avons parlé dans l'un de nos derniers numéros du câble électrique qui doit établir la communication entre l'Europe et l'Afrique. Aujourd'hui nous extrayons du *Moniteur de la Flotte* les détails suivants sur les obstacles qui ont retardé jusqu'ici l'achèvement de cette entreprise grandiose, obstacles aplanis désormais par la science de nos officiers de marine.

« L'établissement d'une communication télégraphique entre le Piémont et l'Afrique, et, par cela même, entre la France et l'Afrique, a été hardiment entrepris, il y a quelques mois par l'infatigable M. Brett, constructeur et promoteur du télégraphe sous-marin existant entre la France

et l'Angleterre. Déjà, le câble électrique était posé de Sarzana à Bastia; la Corse se trouvait reliée à la Sardaigne; cette dernière lui voyait avancer rapidement la construction de la ligne télégraphique, la traversant dans toute sa longueur, depuis le détroit de Bonifacio jusqu'à Cagliari, quand les travaux durent être arrêtés dans la partie comprise entre la pointe sud de la Sardaigne et la côte de la régence de Tunis. Là, en effet, les renseignements précis manquaient complètement, quand à la profondeur de l'eau et à la nature des fonds. Quelques sondages préliminaires avaient été faits par M. Brett, mais ils avaient accusé des irrégularités telles, qu'il avait été impossible de songer à tenter de continuer la pose du câble électrique, sans connaître, au préalable et de toute nécessité, le véritable profil sous-marin de cette partie de la Méditerranée. Ainsi, dans certains endroits, le fond n'avait pu être trouvé à 500 brasses et au-delà (2,300 pieds), tandis qu'à petite distance de ces mêmes points, le plomb, lancé de nouveau, rapportait des profondeurs d'eau moyennes.

Il importait donc, au plus degré, de procéder à une exploration prompte et sûre de ses parages. Pour l'obtenir, la compagnie Brett s'adressa au Gouvernement de l'Empereur. Un pareil appel, fait au nom d'une entreprise d'intérêt public, s'il en fut jamais, ne pouvait manquer d'être entendu; aussi, conformément aux ordres de Sa Majesté, et bien que les circonstances actuelles rendissent fort difficile de distraire un bâtiment de l'État pour cette destination, M. le ministre de la marine sut trouver une combinaison qui lui permettait de donner pleine satisfaction à cette demande. Par ses instructions, l'avis à vapeur le *Météore* fut reçu, au mois de septembre dernier, la mission de procéder sans retard à la détermination des sondes du cap Malfaturo (pointe sud de la Sardaigne) à la Galite, et de cette dernière lie à celle de Tabarque et au continent d'Afrique.

Cette mission a été accomplie, nous avons hâte de le dire, avec un plein succès, grâce à l'indigénat dévoué et au zèle éclairé de MM. Darondeau, ingénieur hydrographe de 1<sup>re</sup> classe de la marine, et Lecoat de Kervéguen, lieutenant de vaisseau commandant le *Météore*.

Le 4<sup>er</sup> de ce mois, le *Météore* faisait route de Toulon pour sa destination, et le 5 au matin il était en vue du cap Malfaturo. Le 6, à midi, on donnait le premier coup de plomb; le 7, à neuf heures du matin, on était déjà tout près de l'île de Tabarque, et les sondes nécessaires pour relier la pointe sud de la Sardaigne à l'île de la Galite, et celle-ci au continent africain, étaient terminées.

Cette exploration a donné lieu à des résultats fort intéressants, et l'habile ingénieur hydrographe de la marine a pu les résumer sur une carte qui représente de la manière la plus fidèle le profil du fond de la mer dans ces parages. On y voit la Méditerranée former, entre la Sardaigne et la Galite, une vallée sous-marine, dont la profondeur n'a pas moins de 2,350 mètres, et qui, par son profil graphique, représente un immense V. La plus grande dépression se trouve à peu près au milieu du canal; de ce point le fond remonte par des pentes rapides jusqu'à une profondeur de 500 mètres au-dessous du niveau de la mer. Dans toute la partie profonde de cette vallée, le fond est composé d'une vase jaune, molle dans laquelle le plomb enfonceait tout entier. Entre la Galite et l'île de Tabarque, la profondeur de l'eau n'a pas dépassé 275 mètres.

Malgré l'état avancé de la saison, l'opération confiée au *Météore* a parfaitement réussi. Mais on comprendra sans peine ce qu'il a fallu de soins, d'expérience et de précautions pour arriver à une détermination hydrographique aussi exacte, de parages où la profondeur de la mer était totalement inconnue; car il n'a pas encore été fait de ligne de sonde continue d'une côte de la Méditerranée à l'autre. Le beau travail que vient d'accomplir la mission du *Météore* fait donc honneur au département de la marine, à M. l'ingénieur Darondeau et à M. le lieutenant de vaisseau de Kervéguen, en même temps qu'elle réalise les bienveillantes intentions du gouvernement en faveur d'une œuvre à laquelle la haute sollicitude de Napoléon III n'a pas cessé, depuis le principe, d'accorder les plus bienveillants encouragements.

Brett va donc pouvoir, aujourd'hui, reprendre son œuvre, qui peut dire gigantesque, car elle ne tend pas à modifier qu'à relier le continent européen à l'Algérie, à l'Afrique et aux Indes.

Après que nous aurons parlé de l'entreprise elle-même, il nous sera peut-être permis de parler un peu aussi de son promoteur et de ses diverses travaux. Nous empruntons une partie des intéressants détails qui vont suivre à une lecture récemment faite, en Angleterre, à l'Association britannique pour le progrès des sciences :

M. Jacob Brett peut réclamer pour lui-même et pour son frère l'honneur, non seulement de l'invention, mais de premier objet et de premier établissement des télégraphes sous-marins ou océaniques et du télégraphe sous-marin qui fonctionne depuis trois ans entre la France et l'Angleterre. Il a réalisé avec un succès de bonheur et de succès la communication télégraphique sous-marine qui unit l'Angleterre à la Belgique, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1854. On peut juger des obstacles qu'il a eu à vaincre quand il a fallu poser le câble sous-marin au fond de la Méditerranée, et qu'il s'est trouvé en présence d'une vallée dont la profondeur surpassait de 100 brasses celles qu'on affirmait exister sur la ligne qui unit le Piémont à la Corse. Les profondeurs rencontrées entre l'Angleterre et la France, ou entre l'Angleterre et la Belgique, n'excédaient pas un maximum de 30 brasses, tandis que dans la Méditerranée le câble est descendu à 350 brasses (la brasse est de 2 mètres), profondeur 8 fois plus grande que celle d'Angleterre. Tout le monde était convaincu à bord que le câble se briserait sous l'énorme pression qu'il aurait à supporter en traversant ce vide énorme, et les officiers expérimentés de la marine sarda qui prenaient part à cette grande opération conseillaient unanimement de faire un grand détour de 8 milles pour aller chercher les îles de Gorgona et de Capaja, près desquelles la sonde n'indiquait qu'une profondeur de 100 brasses. Il était à craindre qu'en n'agissant pas ainsi, on perdrait entièrement le câble conducteur.

M. Brett n'aurait pas que ce parti ne fût plus prudent, mais il y avait là une question énorme qu'il fallait résoudre d'un seul coup. Il ne s'agissait pas d'une ligne aboutissant à la Corse, mais d'une ligne qui, s'élançant de la Corse à la Sardaigne, et de la Sardaigne au littoral d'Afrique, ne devait se terminer qu'aux Indes ; laquelle par conséquent aurait à traverser des mers dont la profondeur devenait de plus en plus grande.

Or, il importait grandement de décider par le fait même si cette traversée était possible ; on se mit donc résolument à l'œuvre on faisant tomber le câble ; il sembla d'abord descendre la pente d'une montagne sous-marine longue de plusieurs milles, et à une profondeur variable de 180 à 200 brasses, puis on crut sentir qu'il se trouvait tout à coup sur le bord d'un précipice dont le fond n'était pas à moins de 350 brasses, profondeur qui surpassait encore de plus de 100 brasses celle que les millepieds cartes indiquaient sur la route suivie jusqu'alors ; le câble alors se précipita avec une vitesse effrayante, et s'il n'avait pas été aussi solide, c'en était certainement fait lui.

L'habile commandant du navire, le marquis de Ricci, qui jusqu'alors avait douté du succès de l'entreprise, fut alors pleinement convaincu que cette sorte de câble, par sa forme et la combinaison des éléments dont il se compose, offrait des garanties de résistance telles, qu'avec quelques perfectionnements qui ont été discutés depuis, il pourrait délier les plus grandes profondeurs de l'Atlantique. Il semblait plus naturel de suivre la péninsule italique jusqu'à Naples et la Sicile, plutôt que d'aller d'un seul bond de Sardaigne en Afrique ; mais on a redouté les embarras qu'aurait pu susciter les nombreux petits États qui on aurait rencontrés sur la route ; belle qu'elle sera, la ligne n'aura à faire qu'avec les gouvernements de Sardaigne et de France, qui ont encouragé sa création par les concessions et les garanties les plus généreuses, et qui ont admis que les dépêches, dans quelques langues qu'elles fussent, passeraient sans mutilation aucune. A partir du littoral d'Afrique, il se présente deux plans pour attendre l'Égypte et Alexandrie. On peut, soit déposer un câble sous-marin dans les bas fonds, le long des côtes de la Méditerranée, soit enjamber dans le sable, le long du rivage, un câble sou-

terrain. Il est heureux de penser que l'un ou l'autre de ces plans, ou tous les deux, puissent se réaliser sans qu'on ait rien à craindre pour la sûreté de la ligne.

Quant aux résultats financiers de l'entreprise, d'après les calculs de M. Brett, une recette de 100 à 150 livres par jour suffirait à payer largement l'intérêt du capital engagé.

En écrivant ces lignes, nous avons sous les yeux un morceau du câble électrique de la Méditerranée ; il est composé de 6 fils de cuivre réunis de la manière suivante : chacun d'eux est enveloppé dans un tube de gutta-percha ; puis, tous les six sont fortement unis en faisceau par un assemblage de cordages et de goudron, de façon à former un câble de la largeur d'un centimètre et 5 millimètres ; par là-dessus vient un faisceau de 121 fils en fer ; chacune d'elles a un diamètre de 8 millimètres, soit à peu près celui d'un crayon ordinaire ; elles sont recouvertes au tour du câble, l'ensemble du câble présente donc un diamètre d'environ 2 centimètres et 6 millimètres.

Le Moniteur du 10 août dernier a publié un intéressant extrait des premiers rapports de M. le capitaine de vaisseau Tardy de Montravel, commandant la corvette la *Constantine*, au sujet de la Nouvelle-Calédonie.

Le nouveau rapport qu'on va lire prouve que la suite des explorations de cet officier supérieur sur les côtes de la Nouvelle-Calédonie a été féconde en résultats favorables, et a procuré des informations d'une importance croissante sur la beauté des ports ainsi que sur les richesses minières et les ressources agricoles du vaste territoire adjoint, par les ordres de l'Empereur, à notre domaine colonial.

BAIE DE NUMEA, PORT-DE-FRANCE, NOUVELLE-CALÉDONIE.

Le 6<sup>er</sup> juillet 1854.

Monsieur le ministre,

J'ai eu l'honneur de vous rendre compte, par un rapport succinct écrit à la hâte, de l'arrivée de la *Constantine* et du Prong au port de Saint-Vincent, et de notre départ de ce port pour la baie de Numea, sans avoir le temps de donner à Votre Excellence tous les détails indispensables de mes opérations depuis notre départ de Balade. Aujourd'hui, monsieur le ministre, je viens remplir cette lacune avec l'assurance que les détails qui vont suivre vous offriront quelque intérêt et mériteront votre attention.

Tous les renseignements qui m'étaient parvenus sur les dispositions de la tribu Hienghen (côte nord-est) étaient de nature à me faire penser que son chef, Buarate, opposerait de la résistance à notre prise de possession, je jugeai utile d'apparaître dans ce port avec des moyens d'action assez puissants pour intimider la population, enlever à son chef toute pensée de résistance, et anéantir les espérances de quelques tribus du nord qui n'attendaient que le signal de Hienghen pour faire une démonstration hostile. Il me semblait, du reste, important de déployer devant toutes ces tribus, que mes instructions me commandaient de visiter, un appareil militaire qui leur fit concevoir une juste idée de la grandeur de la France.

Libre de toutes préoccupations quant à la sécurité du poste de Balade, je quittai ce dernier port le 4 au soir dans la compagnie du Prong, et le lendemain la *Constantine* et sa conserve mouillèrent à l'entrée du port de Hienghen. Une heure après, nous étions entourés d'un bon nombre de pirogues qui n'avaient aucune apparence hostile et que les naturels quittèrent facilement pour monter à bord.

La grandeur et l'armement de ces deux bâtiments, le nombre des hommes composant les deux équipages, tout put produire sur eux une vive impression. Cependant le chef n'avait pas paru le 5 à la nuit, bien que j'ense expédié à Buarate un naturel de la tribu pour lui dire qu'il m'ôt à se rendre à bord de la *Constantine*.

Le lendemain, je pris le parti d'envoyer une de nos embarcations, armée en guerre, au village habité par Buarate, et je chargeai M. l'enseigne de vaisseau Sarré de dire à ce chef récalcitrant ou dédaignant que toute résistance de sa part attirerait les plus grands maux sur sa tribu, parce que j'avais la volonté et le pouvoir, si c'était nécessaire, d'éta-



par la force l'autorité de la France sur tous les points de la Nouvelle-Calédonie; que je m'engageais à mettre toute crainte ou défiance de côté, et à accepter franchement et de bon cœur un état de choses qui ne pouvait qu'améliorer la position de la Nouvelle-Calédonie, et qu'il était du reste dans l'impuissance de repousser.

Vaincu par l'évidence de sa situation, Bonarée se décida à s'embarquer dans le canot qu'il avait envoyé, et à accompagner M. Saux à bord; il avoua pendant le trajet que ses motifs de répulsion pour notre domination étaient la crainte d'être mis aux fers et déporté, et celle d'être contraint à embrasser le catholicisme, et enfin d'être dépouillé de ses biens et de son territoire.

La suite au prochain numéro.

#### BÂTIMENTS SUR RADE.

##### DE GUERRE.

- 26 octobre. Goëlette française *Papeete*, commandée par M. Rosenzweig, lieutenant de vaisseau.
- 24 février. Corvette française *Muséum*, commandée par M. Belland, lieutenant de vaisseau.
- Goëlette française *Stéphane*, désarmée.
- 7 avril. Corvète à vapeur *Prény*, commandée par M. de Brus, capitaine de frégate.

##### DE COMMERCE.

- 31. Goëlette anglaise *Melbourne-Packet*, à Mori.
- 41. Goëlette française *Estelle du Mont*.
- 30 janvier. Balaiseur français *Vinslow*, capitaine Colin, échut au carène.
- 86. Trois mâts américain *Sofronio*, capitaine Hall.
- 8 mars. Goëlette du protectorat *Huacot*, capitaine Christian.
- 13. Brig américain *Argyle*, capitaine Sabina.
- 25. Brig anglais *Louis et Miriam*, capitaine Milne.
- 27. Balaiseur américain *Potomac*, capitaine Swan.
- 28. Balaiseur américain *Barclay*, capitaine Colte.
- 4 avril. Goëlette américaine *Flying Dart*, capitaine Freeman.
- 41. Goëlette américaine *G. VV. Kendall*, capitaine Willson.
- 11. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Fenuae.
- 12. Goëlette de Rimatara *Monalutu*, capitaine Keith.
- 12. Goëlette de Borabora *Soo-Lark*, capitaine Blackett.

Mouvements du port de Papeete du samedi 7 octobre, jeudi 14 avril 1855.

##### ENTRÉS.

- 7. Corvète à vapeur le *Prény*, commandée par M. de Brus, capitaine de frégate, venant de la Nouvelle-Calédonie.
- 11. Goëlette américaine *G. VV. Kendall*, capitaine Willson, 185 tonneaux, 7 hommes d'équipage, 8 passagers, venant de Sydney en 35 jours; assortiment.
- 41. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Fenuae, 47 tonneaux, 2 hommes d'équipage, venant de Huahine en 3 jours; provisions.
- 12. Goëlette de Rimatara *Monalutu*, capitaine Keith, 15 tonneaux, 5 hommes d'équipage, 3 passagers, venant de Raïatea en 49 heures; provisions.
- 12. Goëlette de Borabora *Soo-Lark*, capitaine Blackett, 33 tonneaux, 5 hommes d'équipage, venant de Raïatea en 18 heures; provisions.
- Au mouillage de Moorea. Balaiseur américain *Commodore Morris*, capitaine Lawrence, 355 tonneaux, 30 hommes d'équipage, venant de la pêche; 400 barils.

##### SUR PIS.

- 7. Goëlette américaine *Pontiac*, capitaine Linan, pour Huahine.
- 40. Trois mâts américain *John-Lund*, capitaine Parcival, pour la Californie.
- 11. Goëlette du protectorat *Perle*, capitaine Macdonald, pour Ana.

#### ARSENAL DE FARE-UTE.

On continue les réparations du *Vinslow*.

- Le 14, le brig anglais *Louis et Miriam* accoste le quai pour prendre ses dispositions pour monter sur rade.
- Le 14, le brig américain *Argyle* a été mis à l'eau.

## ANNONCES.

#### EMPRUNT A LA GROSSE.

Suivant autorisation donnée par le tribunal civil de première instance et de commerce des îles de la Société par jugement du 12 avril 1855.

Judi, 19 avril, à l'heure de midi, en l'étude et par le ministère de Me Robin, notaire, à Papeete, il sera procédé à l'adjudication au rabais d'une somme n'excédant pas 60,000 francs, jugée nécessaire pour remettre le balaiseur français *Vinslow*, du port du Havre, en état de reprendre la mer.

Cette adjudication aura lieu en 12 lots de 5,000 francs l'un, à un taux maritime accepté par le capitaine Colin.

La somme prêtée, augmentée de son taux d'adjudication au rabais, sera remboursée à l'adjudicataire ou à son ordre, en monnaie courante, vingt jours après l'arrivée du *Vinslow* au port du Havre (France), et garantie expressément sur les corps, quille, jâges, apparaux et chargement dudit navire *Vinslow*, dont la capacité est de 635 tonneaux.

Aussitôt ses réparations terminées, ledit *Vinslow* effectuera son retour en France, par trajet direct, avec son chargement s'élevant à 1600 barils d'huile et lanons.

Voir pour plus amples informations le cahier des charges déposé en l'étude dudit Me Robin.

#### BOTTOMRY BOND.

By authority of the civil tribunal of 1st. instance and commerce of the Society Islands, in accordance with the judgement rendered on the 12th. april corant.

On thursday, the 19 april, at 12 o' clock, in the office, and by Mr. Robin, notary at Papeete, they will proceed by adjudication to the lowest bidder, for a sum not exceeding 60,000 francs, required for the purpose of putting the french whaler *Vinslow*, of Havre, in a fit state to continue her voyage.

This adjudication will be taken in lots of 5,000 francs each, at a certain rate, accepted by captain Colin.

The sum lent together with the interest as allowed to the lowest bidder, will be refunded in current money, within twenty days after the arrival of the *Vinslow* at the port of Havre (France); the amount being guaranteed upon the hull, keel, rigging, sails and cargo of the said vessel *Vinslow*, of the burthen of 635 tons.

As soon as her repairs shall have been terminated, the *Vinslow* will sail direct for France, with her cargo amounting to 1,600 barrels of oil, and pounds of bone.

For further particulars apply to. Mr. Robin, notary at Papeete.

## VENTE AUX ENCHÈRES.

M. P. BONNEFIN a reçu ordre du capitaine Pike pour vendre à l'encan, mercredi prochain, 18 du courant, à 11 heures du matin, dans les magasins de MM. Hori frères, pour compte de qui le droit.

Le trois mâts barque anglaise *Selma*, dans l'état où il se trouve maintenant, moullé dans la baie de Papeete,

##### AVEC :

- Anchres et chaînes,
- Voiles, cordages,
- Espars, chambre, mobilier, etc., etc.

On est invité à visiter le navire avant la vente.

Pour plus amples renseignements, s'adresser au magasin du commissaire-priseur.

## SALE BY PUBLIC AUCTION

M. P. BONNEFIN has received instructions from captain Pike to sell by public auction on *wednesday*, the 18 of *april* next, at 11 o'clock, at the store of Messrs *Hori brothers* for account of whom it may concern, the british barque *Selma*, as she now lies in the harbour of Papeete, with :

- Anchors and chains,
- Sails, rigging,
- Espars, cabin furniture, etc.

Persons are invited to inspect the vessel previous to the sale, for further particulars apply to the stores of the auctioneer.

#### AVIS AU PUBLIC.

M. PEAN a l'honneur d'informer le public qu'il a plusieurs immeubles à vendre, situes rue de la Petite-Pologne, à Papeete.

S'adresser à lui pour les conditions de vente.

#### PUBLIC NOTICE.

Mr. PEAN has the honour to inform the public that he has several houses to sell situated in Little Poland Street at Papeete.

Apply to him for the conditions of the sale.

Papeete, 12th. April 1855.

The undersigned intends to depart from Tahiti on or about the 25th. insttant.

JONAS RICORD.

Papeete, le 12 avril 1855.

Le public est prévenu que le soussigné a l'intention de quitter Tahiti le 25 du courant.

JEAN RICORD.

#### AVIS AU PUBLIC.

M. LAMOTTE a l'honneur d'informer le public qu'il vient de recevoir de la chausserie de France, souliers en cuir depuis 4 piastres et demi jusqu'à 3 piastres, souliers vernis à 3 piastres et demi et au-dessus, bottes, etc., etc., versus blanc et noir spécial pour conserver la chaussure.

L'imprimeur gérant : H. GROSSET, n. 3 Bousson