



On s'abonne à l'imprimerie du Gouvernement.

Prix: 12 fr. PAR AN.

payable, par trimestre et d'avance.

# MESSAGER

## DE TAHITI.

ANNONCES: 4 franc la ligne, caractère 9 points (p. -com.)

AU COMPTANT.

S'adresser à l'imprimerie du Gouvernement.

### TAHITI.

Par la gabiette du protectorat Gazette, arrivée d'Ann le 6 du courant, nous avons reçu de notre correspondant la lettre suivante, que nous nous exprimons de publier:

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser la relation de la cérémonie funèbre organisée spontanément par les habitants de l'île d'Ann, à la réception de la nouvelle de la mort du prince royal de Tahiti, Ariarua, et des honneurs rendus à sa dépouille mortelle par le Gouvernement du protectorat et les populations de Tahiti et Moorea. Si je ne puis vous faire le récit d'une fête aussi imposante que celle à laquelle vous avez assisté, au moins verrez-vous que nos Indiens n'ont rien négligé pour la rendre aussi digne que possible, et, en cela, ils ont été puissamment aidés par les RR. PP. de la mission française.

Le jour même de l'arrivée du navire qui a apporté cette triste nouvelle, le chef Tematiti a envoyé des lettres de faire part dans tous les districts. A partir de ce moment les indigènes n'ont plus été occupés que de préparatifs de deuil. Le 27 et le 28 le lagon intérieur s'est couvert de pirogues, amenant les habitants de tous les points de l'île à Tenuhoro, où devait se célébrer le service funèbre. Pendant la nuit du 28 au 29 tout le monde était sur pied, les derniers préparatifs achevés, les indigènes se préparant à se lever tous les districts se sont réunis devant la maison du chef Tematiti, qui remplit les fonctions de régent en l'absence de Patore, en mission dans les îles Tuamotou; ils s'y sont rangés de la manière suivante: Tenuhoro, Tematahoro, Tokahoro, Puhuaara, Otepeiti et Temarie. En tête de chaque district, et à côté de son chef, marchait son drapeau aux couleurs du protectorat, avec le nom inscrit en lettres noires dans la bande blanche intermédiaire, puis venaient les fonctionnaires, juges et mutos, les propriétaires et enfin les femmes. Tous avaient adopté un vêtement uniforme de grand deuil; plus de couleurs vives, plus de longues chevelures; ce dernier sacrifice, bien grand pourtant, tous l'avaient fait sans regrets.

Lorsque tout a été prêt, le cortège s'est mis en marche et s'est dirigé vers le camp de la gendarmerie française où tout le monde s'est rangé en cercle avec un ordre parfait. Une députation s'est alors rendue près des RR. prêtres de la mission, de M. Sue, aide-commissaire, que des affaires de service retenaient parmi nous, du brigadier Lecourt, chef du petit poste qu'entretient ici le Gouvernement du protectorat et de M. Labbé, négociant de Tahiti, pour les prier de se joindre à la population indigène dans cette cérémonie. Ces messieurs sont venus immédiatement au milieu du cercle, et ont été reçus, avec une vive sympathie, par tous les Indiens, qui se sont découverts à leur arrivée. Le toohiti Ufara, ayant à ses côtés les chefs Tematiti et Tanepou, décorés dernièrement chacun de deux médailles par S. M. l'Empereur et S. S. le pape Pie IX, pour leur dévouement à la cause française et catholique, lors des derniers troubles d'Ann, leur a adressé une allocution dans laquelle il les a remerciés de leur bienveillant concours et au nom de toute la population de l'île leur a remis la direction de la cérémonie; le P. Clair Fougère a répondu quelques mots pour exprimer combien ils prenaient part au deuil général et avec quelle reconnaissance ils acceptaient la mission qu'on leur confiait. Puis le cortège a repris sa marche pour sortir par la porte du nord et se rendre à l'église: on y a vu les enfants des districts, conduits par les Pères, qui dirigent leurs écoles, puis M. l'aide-commissaire

Sue, le brigadier Lecourt, M. Labbé, les Européens et les Indiens. L'église catholique était tendue de noir; tout ce qui a pu entrer y a pris place. Catholiques et mormons sans distinction, un très grand nombre a dû rester en dehors, et c'est à peine si quelques-uns des dissidents se sont rendus dans leurs temples, triste et misérable protestation de quelques malheureux, en faveur d'un culte méprisable, né de la folie et de la dépravation, que le bon sens des naturels eux-mêmes condamne à l'oubli, où il eût dû tomber dès son premier jour.

Lorsque l'office des morts a commencé, que la grande voix de l'orgue s'est jointe à la musique grave et imposante si bien appropriée à ces hymnes sublimes de la liturgie romaine, qui élevant le cœur vers Dieu, rien ne saurait peindre le recueilliement des Indiens. Pendant toute cette cérémonie ils ont été sous le coup d'une émotion profonde, et une fois de plus encore je me suis convaincu de cette incontestable vérité, c'est que plus que toute autre secte, le catholicisme, avec la poésie de ses dogmes, la magnificence de ses chants et l'éclatante majesté de ses pompes religieuses est pour parler aux âmes naïves de ces peuples primitifs et les guider dans le chemin de la civilisation.

Au milieu de l'office le P. Clair Fougère a prononcé devant l'assistance quelques paroles, derniers regrets adressés au jeune prince défunct, dernier étage de celui dont la jeunesse promettait un brillant avenir. Il a rappelé que, de son vivant, Ariarua avait toujours joui de l'estime et de l'affection de ceux qui le connaissaient, à cause de sa douceur et de sa générosité; que les Indiens avaient l'habitude de lui dire qu'il ferait un bon roi, car il avait dans le jeune âge la sagesse et les lumières de l'âge mur; qu'il avait su gagner l'amitié des étrangers par son désir de s'instruire et de se mettre au courant des usages des nations civilisées; qu'il s'était appliqué à apprendre leurs langues; qu'il parlait déjà l'Anglais et le Français, et que les Européens avaient vu, avec douleur, s'extasier, par sa mort, les espérances qu'ils avaient fondées sur lui. Il a rappelé qu'Ariarua avaient été son élève pendant 6 mois, que son caractère égal et obligeant l'avait fait aimer de tous ses condisciples, que ses succès avaient fait l'orgueil de ses mères et la joie de sa mère.

« Joignons, a-t-il, en terminant, nos pleurs et nos regrets à ceux de son auguste mère et prions le Très-Haut de recevoir l'âme d'Ariarua dans ses tabernacles éternels ».

Le service funèbre a été suivi d'un grand repas, d'après la coutume des naturels, qui ont aussi fait des présents aux Européens. Tout s'est parfaitement passé, et je ne sais lequel méritait le plus d'éloges ou de la spontanéité avec laquelle les habitants de l'île ont organisé cette fête ou du recueilliement avec lequel ils y ont assisté.

### NOUVELLES DIVERSES.

#### LA SEMILLANTE.

Le préfet maritime de Toulon a transmis au ministre de la marine et des colonies le rapport, daté de Bonifacio, le 43 mars, fait par M. le lieutenant Bourbeau, capitaine de l'Aterne, sur le sauvetage des débris de la Semillante. Ce rapport constate l'impossibilité complète de se procurer des renseignements certains sur l'affreuse catastrophe du 15 février. Il est néanmoins certain que l'ouragan soufflant de l'O.-S.-O., était tellement furieux que les bouches du détroit de Bonifacio ne présentaient plus qu'un immense brisant qui couvrait la malheureuse frégate à une perte certaine.

Le chef du phare de la Testa, sur la côte de Sardaigne, a



Le matin, vers 15 heures, le 15 février, à 11 heures du matin, un brick, venant à son tour, du N.-O., et qui semblait se diriger vers la plage de Reina Maggiora mais qui avait donné dans les bouées de Bonifacio où elle avait disparu. Cette déclaration permettait de fixer vers midi le moment du sinistre. Les gardiens du phare de Razoli n'ont rien vu.

A la Madelaine, M. Bourreau a reçu le témoignage de M. Daniel Roberts, capitaine de vaisseau anglais de retraite, qui lui a dit n'avoir jamais vu, sous aucune latitude, dans le cours de sa longue carrière, d'ouragan comparable à celui du 15 février. Aucun vestige du naufrage n'a été jeté par la mer sur la côte de Sardaigne.

De retour à Lavetti, le capitaine de l'*Aigle* s'est occupé, avec ses soldats et ses matelots, du soin de donner la sépulture aux cadavres retrouvés jusqu'à présent. Ils sont au nombre de 210, dont 170 ont déjà reçu les derniers devoirs; 40 attendent encore qu'on puisse les recueillir. C'est dans les petites criques du sud de l'île que ces malheureux cadavres apparaissent par groupes, et dans un affreux état de décomposition.

Le corps du capitaine Jagan a seul pu être reconnu jusqu'à présent d'une manière positive; il était encore entièrement baigné dans son paletot d'uniforme et a peu près intact. Cette circonstance prouve que le bris et l'infortuné mourut à fait son devoir jusqu'au bout. L'inscription suivante a été placée sur sa tombe: *Ci-gît G. Jagan, capitaine de frégate, commandant la Smillante, naufragé le 15 février 1855. — Lavetti, à l'âge de 48 ans.*

Deux grandes nécropoles ont été faites, ont été érigées à l'entrée des deux cimetières, où, par une précaution sanitaire à l'est et à l'ouest de l'île. Les soldats rivalisent avec les matelots de courage et de dévouement; déjà les quatre matelots de la frégate et une certaine quantité de fer et de cuivre ont été transportés à Bonifacio. Dans dix jours le sauvetage sera à peu près complètement terminé.

## EXPOSITION UNIVERSELLE

### BREVETS D'INVENTION.

Le Gouvernement français vient de présenter au Corps-Législatif un projet de loi qui modifie temporairement la loi sur les brevets d'invention en vue de l'Exposition universelle. Quelques mots suffiront pour expliquer le but et l'ap-propriété de cette mesure exceptionnelle.

Un inventeur, avant de prendre un brevet et d'acquiescer la première taxe de 100 fr. pour une invention dont il attend de grands résultats, a le désir tout naturel de la soumettre au contrôle des hommes compétents et d'envoyer ses produits à l'Exposition universelle. Mais il sait qu'il lui faudra verser un secret à la publicité de l'Exposition; il se trouve légalement déchu du droit de réclamer son brevet pour un procédé qui par ce seul fait sera réputé tombé dans le domaine public. Si la crainte de perdre le fruit de son intelligence et de son travail le décide à se tenir éloigné de l'Exposition, il sera frustré de l'avantage qui lui se prometait, et l'on ne verra pas finir avec grand concours une invention qui devait peut-être contribuer à en augmenter l'éclat; deux inconvénients au lieu d'un.

C'est à ce double inconvénient que le projet de loi soumis au Corps-Législatif remédie par un moyen fort simple. Les exposants qui voudront assurer la conservation de leurs droits ne seront pas obligés de prendre un brevet et d'acquiescer la taxe de 100 francs. Ils seront seulement tenus de s'adresser à la commission, dans le mois qui suivra l'ouverture de l'Exposition, pour lui demander un certificat dans lequel sera décrit l'objet exposé. Ce certificat, qui sera délivré gratuitement, aura tous les effets du brevet pendant le temps déterminé, c'est-à-dire qu'il suffira pour assurer à l'exposant la propriété de l'objet qui y sera décrit, avec le privilège d'exploiter pendant un an, à dater du dépôt qui sera fait de cet objet au comité local de l'Exposition. Il va sans dire que même avant l'expiration de ce terme, l'exposant pourra toujours prendre un brevet dans la forme ordinaire.

Le bénéfice de la loi nouvelle s'applique à tous les exposants sans distinction, français ou étrangers. Il s'applique non-seulement aux objets susceptibles d'être brevetés, c'est-à-dire aux découvertes proprement dites, mais encore à ces autres produits non susceptibles d'être brevetés, qui, sous le nom de dessins de fabrique, sont régis par une législation spéciale.

### LE CONTINGENT SARDE EN ORIENT.

On écrit de Gênes, le 20 mars :

Le major général de Cavero, intendente en chef du corps expéditionnaire, est arrivé ce matin même dans notre ville, et s'embarquera ce soir, avec le personnel de l'intendance, à bord du paquebot-poste français le *Vallée*, pour se rendre à Constantinople.

Les frégates à vapeur sardes la *Constitutione* et la *Carlo-*

*Alberto* ne tarderont pas à partir pour la même destination avec 200 caisses de médicaments arrivés de Marseille, des sœurs de charité, des infirmiers pour un hôpital qu'on doit établir à Constantinople, et deux compagnies du génie. Quant aux troupes, elles ne s'embarqueront pas avant le 10. Les bateaux à vapeur anglais, destinés à les transporter en Orient, qui devaient arriver à Gênes le 17, n'arriveront, à ce que l'on dit, une bouteille de jours. On continue à dire que le roi passera en revue les troupes expéditionnaires les premiers jours d'avril, dans la plaine de Marengo, près d'Alexandrie; de là, les corps marcheront directement vers Gênes.

Voici l'organisation définitive de l'armée qui va en Crimée. Elle se composera de deux divisions comprenant en tout cinq brigades, dont une de réserve; chaque brigade se composera de quatre bataillons d'infanterie, d'un bataillon de *bersaglieri* (tirailleurs), d'un escadron de cavalerie et d'une batterie d'artillerie.

Le commandement en chef appartiendra, comme vous savez, au général Alphonse La Marmora, ministre de la guerre actuel; le chef d'état-major général est le comte Pettiti; la première division sera commandée par le général Jean Durando, ayant pour chef d'état-major M. Casanova; la deuxième division, par le général Alexandre La Marmora, frère du commandant en chef, ayant pour chef d'état-major M. Porri; les quatre brigades seront commandées par les généraux Jani Cladini, Monteverchio et Moland; la réserve, par le général Jacques Durando; le colonel Valère commandera en chef l'artillerie; et le colonel Saroloni la cavalerie.

Il y aura aussi une petite escadre sardes qui mettra à la voile pour la mer Noire, sous les ordres du capitaine du vaisseau *Dinegro*.

### NAUFRAGE DU GOLDEN AGE

Le *Golden Age*, commandé par le capitaine Watkins, le plus beau et le plus rapide steamer de la Compagnie des Mallees, a naufragé sur les récifs de l'île Hicaron, à 217 milles au N.O. de Panama, dans la nuit du 28 au 29 avril, à deux heures du matin.

Les détails de ce sinistre, recueillis par le *John L. Stephens*, ont été communiqués au public par trois sources différentes, par une lettre écrite par M. Aspinwall, l'un des directeurs de la Compagnie, passager à bord du *Golden Age*; M. Aspinwall retourna aux Etats-Unis après avoir été en Californie un séjour d'un mois; 2<sup>e</sup>, par le message de l'express, J. Hawes et Cie; 3<sup>e</sup> par Mc Lane, l'un des capitaines de la Compagnie, également passager sur le *Golden Age*, et qui se rendait à Panama pour y remplir temporairement les fonctions d'agent.

Sans traduire, dans leur entier, les trois lettres précitées nous nous servons scrupuleusement des détails qu'elles renferment pour établir le compte-rendu suivant :

Le *Golden Age* est parti de San Francisco le 16 avril 1855 avec 800 passagers, les mallees, et 4,300,000 fr. en poudre d'or. Le 28 au soir, par un beau clair de lune, un temps magnifique et calme, le capitaine Watkins s'engagea dans un passage on chenal situé entre les îles Quibo et Hicaron, hérisse de nombreux récifs sous-marins et à fleur d'eau. Le steamer filait alors quatorze nœuds, près de cinq lieues à l'heure. Le capitaine était sur le pont, surveillant la manœuvre. A deux heures environ, le steamer toucha violemment sur l'avant; l'ordre de renverser la vapeur fut immédiatement donné et exécuté; mais pendant que s'accomplissait le mouvement retrogade, deux autres chocs assez violents, l'un à l'arrière, l'autre au milieu du navire, firent ressentir. Les pompes furent mises à l'œuvre; mais les vides d'eau qui s'étaient subitement déclarés étaient d'une telle gravité qu'en peu de minutes il fut reconnu que les pompes et les seaux dont on se servait pour épuiser l'eau de la cale devenaient des moyens insuffisants. Les feux s'étaient graduellement éteints; les mécaniciens et les chauffeurs employés aux fournaises avaient de l'eau jusqu'au cou. Le steamer gouvernait heureusement encore et avait assés de vapeur dans ses chaudières pour atteindre une plage sablonneuse que le capitaine aperçut à une faible distance de lui. Il mit aussitôt le cap sur cette plage et s'y reboua quelques minutes après. Lorsque cela eut lieu, la vapeur ne pouvait plus donner aux roues que deux ou trois révolutions. Il est donc certain que si la plage où le *Golden Age* alla s'enrayer, eût été distante de quelques centaines de mètres de plus, près de mille m. au moins, y compris l'équipage, allaient périr dans les flots. Par surcroît de fatalité, et comme pour rendre plus poignante



encore un succès si miraculeusement élevé, la clarté de la nuit et les temps magnifiques eussent été, ce lamentable spectacle.

On n'a heureusement aucune alarme à répandre. Le *Golden Age* n'est qu'échoué et ses passagers sont sains et saufs. Pas le moindre accident n'est à déplorer parmi eux. On expédia aussitôt à Panama deux embarcations, chargées d'aller communiquer la nouvelle et de chercher des secours. L'une de ces embarcations rencontra le *John L. Stephens* à 85 milles de l'île d'Hicaron; elle le hâla, et le *Stephens* se dirigea immédiatement vers le lieu de l'échouage; il y arriva le lendemain, à deux heures du matin; on transbordait rapidement sur ce steamer les passagers, le fret métallique et les malles du *Golden Age*, et, chargé alors de près de 2,000 personnes, le *Stephens* rebroussa chemin vers Panama; il y arriva le lendemain, y débarqua les naufragés, et reprit sans délai la route de San Francisco. Il a donc éprouvé, ainsi que nous le disions plus haut, un retard complet de trois jours.

L'agent de Panama s'est aussi hâté de dépêcher à Hicaron le steamer *Panama*, qui se trouve retenu en cas d'extrémités à Talagá. M. Aspinwall a pris passage sur ce bâtiment.

On espère que les avaries du *Golden Age* sont seulement à l'avant du navire et qu'une fois allégé de l'eau qui remplissait sa cale, de son charbon et de son lest, on pourra prévoir sans boucher la voie d'eau et le conduire à Talagá, ou des réparations complètes peuvent être faites.

Quant aux passagers, ils ont dû s'embarquer à Aspinwall sur le *George Lane*, le 4 mai, et auront été rendus à New-York du 13 au 14.

Les trois lettres que nous avons sous les yeux font l'éloge du sang-froid du capitaine Watkins, de sa promptitude d'action, de la discipline qu'il a su maintenir pendant les quelques minutes d'angoisses que cette position effrayante a duré. Les passagers se sont tous conduits d'une manière admirable. Ils ont envisagé le péril avec froideur et attendu l'arrêt suprême de vie ou de mort avec une courageuse résignation.

Quant aux causes qui ont déterminé l'échouage du *Golden Age*, il est impossible de ne pas les assigner au changement de la route habituellement suivie par les steamers. Le capitaine s'est engagé dans un passage en dehors de sa route, et il y a trouvé le résultat de son imprudence. On est d'autant plus porté à s'en étonner, qu'il paraît que, le gain de temps à réaliser, en prenant le chenal où le *Golden Age* a failli sombrer, n'est que de sept milles, ou une demi-heure seulement, en raison de la vitesse qu'il avait atteinte. Si la présence de M. Aspinwall à bord a encouragé cet acte irréfléchi, la faute est doublement grave.

Les journaux d'hier censurent sévèrement le capitaine Watkins comme navigateur, tout en rendant hommage au courage et à la présence d'esprit dont il a fait preuve après l'accident. La lecture des lettres de MM. Aspinwall et Mc Lane ne peuvent que confirmer cette opinion, bien que l'une et l'autre de ces deux personnes eussent de critiquer leur confrère et ami; mais ils ne répondent pas, dans leur compte rendu, à cette question que chacun s'adresse: Pourquoi, dans quel but le *Golden Age* s'est-il écarté de la route naturelle?—En admettant même que l'expérience de ce nouveau passage doit être faite, il ne fallait pas choisir pour une exploration périlleuse un steamer chargé de 800 passagers.

Il nous semble difficile que le capitaine Watkins puisse se justifier du blâme qui l'atteint. Toutefois, est-officier à toujours joui d'une réputation excellente; il commande depuis de longues années et possède en Californie une popularité que ses manières affables, la régularité de ses traversées, les soins qu'il a toujours pris de ses passagers lui ont mérités et il n'est que juste que le public, avant de rendre son verdict définitif, attende l'exposé qui s'empresera de faire lui-même de sa conduite.

## NOTICE

SUR LA NOUVELLE-CALÉDONIE,

Considérée au double point de vue de son état présent et de son avenir.

La Nouvelle-Calédonie fut découverte, le 4 septembre 1774, par Cook, à qui elle doit son nom. Elle s'étend du

20<sup>e</sup> degré 16' de latitude S au 2<sup>e</sup> degré de la même latitude, et du 161<sup>e</sup> degré 39' au 164<sup>e</sup> degré de longitude E.

La longueur de cette île est de 80 à 90 lieues sur 10 à 15 de large, presque uniformément.

A l'E. et à l'O., de hautes montagnes courent parallèlement à la côte; à l'intérieur, on trouve de vastes terrains plats arrosés par des rivières, parfois abondantes; mais, en général, le pays est coupé par des chaînes intermédiaires, qui relient les deux chaînes principales et constituent une infinité de petits bassins présentant une assez grande variété dans le climat, et quelquefois des différences dans les productions. L'île entière est environnée d'une ceinture de récifs qui s'étendent à plus de 100 lieues dans le nord. Il y a également dans son voisinage une foule de petites îles, parmi lesquelles l'île des Pins, au S., et Pauba, au N., sont les plus considérables.

La Nouvelle-Calédonie est encore aujourd'hui un pays inconnu. Cook d'abord, puis d'Entrecasteaux, y ont fait de courtes apparitions, et ces deux grands navigateurs, après être restés quelques temps à Balade, ont quitté ces parages, persuadés qu'il fallait remonter à plus de 100 lieues dans N. O. pour passer de l'E. à l'O.

On comprend dès lors comment, pendant si long-temps, ce pays, si parfaitement placé d'ailleurs, est resté ignoré. A peine, avant nous, connaissait-on Balade sur la côte Est, et le port Saint-Vincent sur la côte Ouest.

Le détroit Davarenne est donc, au point de vue des découvertes, d'une haute importance, puisque, grâce à lui, le navigateur peut se hasarder au milieu de cette mer de récifs avec la certitude de pouvoir en sortir à son gré.

### Mouillages.

Dans toute l'étendue de la côte Est on a bon fond partout, et, à part quelques mois de l'année, on mouille avec la plus grande sécurité au milieu du chenal que forme le récif.

Sur la côte Est, on trouve les ports de Kanala, Koumoua, Henguenne et Balade, et sur la côte Ouest, le port Saint-Vincent et trois autres non moins considérables. On voit que cette grande île est fort bien disposée pour la navigation.

### Climat.

Placée sous les mêmes latitudes que l'île Bourbon, Madagascar, Rio-Janeiro et la Plata, sa végétation a beaucoup d'analogie avec celle de ces différents pays, et la différence est tout à son avantage. Son climat est très sain, grâce aux brises de S. E. qui, soufflant depuis avril jusqu'en octobre, rafraîchissent constamment l'air. De novembre à mars, les vents varient du N. O. au S. O., et l'on éprouve de fréquents coups de vent accompagnés de pluies abondantes; mais avec le retour des vents de S. E., le temps passe au beau. En novembre et en décembre, les pluies sont suivies de tonnerre et d'éclairs; mais ces orages durent rarement plus de trente-six heures. Pendant cette saison, les pluies entraînent dans la mer d'assez grandes quantités de terres argileuses qui la colorent et rendent la navigation, en dedans des récifs, fort dangereuse. Il y a des années où l'on voit, en février et en mars, des tempêtes qui paraissent suivre la même loi que celles de Mauricie, placée sur la même parallèle, mais elles sont loin de présenter les mêmes dangers.

### Histoire naturelle.—Minéralogie.

Si on veut jeter un regard sur son histoire naturelle, on est tout étonné de la variété des minéraux dont elle abonde. On trouve tout à tour des terrains chargés de carbones, des calcaires, des quartz, des jaspes, des micas, des granits, de la scapolite, de l'amphibole, une infinité d'argiles propres à la fabrication des briques, des grès, des minerais de fer, de cuivre, de plomb, de l'or, et enfin, à en jager par les débris de végétaux pétrifiés qu'on rencontre à la surface des terrains schisteux, et aussi par les mines du littoral, de l'Australie, celle doit renfermer de la houille. M. le capitaine de vaisseau Leconte a signalé ce fait avant moi, et un officier de l'*Héroïne* m'a assuré en avoir trouvé des échantillons dans les environs de Balade.

Le naturaliste Forster, qui accompagnait Cook, a laissé les lignes suivantes sur les richesses probables de cette île: «En descendant à terre, nous trouvâmes sur la grève une grande masse irrégulière de rocher, de 10 pieds



selon, d'une pierre de corne d'un grain ferme, étincelant par  
tout de cristaux un peu plus gros que des têtes d'épingle.  
Cette découverte nous persuada qu'il y a des minéraux pré-  
cieux sur cette île qui, dans la partie que nous avions déjà  
reconnue, [Balade] différait de toutes celles que nous avions  
examinées en ce qu'elle n'avait point de productions volcani-  
ques.

(La suite au prochain numéro.)

### GREFFE DU TRIBUNAL DE POLICE CORRECTION- NELLE

DES ILES DE LA SOCIÉTÉ.

Par jugement rendu le 14 juillet 1855, le tribunal de  
police correctionnelle a condamné les nommés William  
Mai Mahon et John Scott, Anglais d'origine, embarqués  
sur les trois mâts américain *Alfred*.

#### SAVOIR :

Le premier, à six mois de prison et cinquante francs de  
dépens, pour rébellion à main armée contre des agents de  
la force publique.

Le second, pour le même motif, mais sans armes, à un  
mois de prison et cinquante francs de dépens.

Et de plus solidairement aux frais de la procédure.

Pour extrait conforme :

Le greffier.  
V. DUPOND.  
Vu :  
Le Président,  
B. PERRAUD.

### BÂTIMENTS SURRADÉ.

DE GUERRE.

24 février. Corvette française *Moselle*, commandée par  
M. Bolland, lieutenant de vaisseau.  
9 mai. Goëlette française *Tane-mani*, désarmée.  
Goëlette française *Nouhiva*, désarmée.

DE COMMERCE.

31. Brig péruvien *Indépendante*, capitaine Sandré.  
16. Trois mâts anglais *Rutime*, capitaine Bourgoigne.  
21. Trois mâts américain *Alfred*, capitaine Havens.  
24. Goëlette américaine *Forward*, capitaine Champman.  
24. Trois mâts américain *Columbia*, capitaine Hunter.  
26. Brig américain *Tygris*, capitaine Mesh.  
6 juillet. Goëlette du protectorat *Gazelle*, capitaine  
Hard.  
41. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Browne.  
14. Goëlette de Borabora *Manu-Moano*, capitaine Pac-  
kinson.  
11. Goëlette du protectorat *Jane*, capitaine Keith.

Mouvements du port de Papeete du samedi 7 au sa-  
medi 14 juillet 1855.

#### ENTRÉS.

41. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Browne, 17 ton-  
neaux, 2 hommes d'équipage, 5 passagers, venant de  
Huahine en 3 jours; provisions.  
14. Goëlette de Borabora *Manu-Moano*, capitaine Pac-  
kinson, 18 tonnes, 2 hommes d'équipage, 47 passa-  
gers, venant de Huahine en 3 jours; provisions.  
11. Goëlette du protectorat *Jane*, capitaine Keith, 45  
tonneaux, 3 hommes d'équipage, 36 passagers, venant de  
Huahine en 5 jours; provisions.

#### SORTIS.

8. Goëlette du protectorat *Anraï*, capitaine Lewis, pour  
les Pomotou.  
9. Goëlette américaine *Emma-Parker*, capitaine La-  
tham, pour Californie; 170,000 oranges.  
13. Goëlette américaine *Simon Drapper*, capitaine  
Ashby, pour Melbourne; 244,500 oranges.

### ARSENAL.

Le 9 juillet, à 1 heure de l'après-midi, le brig péruvien  
*Indépendante* a été mis à l'eau.

Le 14, à 1 heure la goëlette du protectorat *Gazelle* a été  
halée sur cale.

Le 15, la corvette la *Moselle* dématé les goëlette *Tane-  
mani* et *Nouhiva*.

## ANNONCES.

### VENTE D'IMMEUBLE.

Mardi prochain, 18 juillet, à midi, il sera, en l'étude et  
par le ministère de Me Robin, notaire à Papeete, procédé à  
la vente à l'extinction des feux d'un morceau de terrain ap-  
partenant à la société maçonnique l'Océanie, situé entre la  
rue des Beaux-Arts et la rue Arripaea, à Papeete.

Ce morceau de terrain, coupe par deux rues, ayant en-  
viron 1334 mètres de superficie, sera vendu en deux lots  
sous la mise à prix de 400 francs l'un.

### SALE OF REAL ESTATE.

On Tuesday next, the 18th, instant, will be sold to the  
highest bidder, by and through Mr. Robin, notary at Pa-  
peete, a piece of land, belonging to the masonic lodge, and  
situated between the street of Beaux-Arts and Arripaea  
street.

This piece of land, divided by a street, and measuring in  
the ensemble 1334 metres, will be sold in two lots, at the  
off set price of 400.

### AVIS AU PUBLIC.

Consulat des États-Unis d'Amérique.  
Tahiti, 7 juillet 1855.

Le navire américain l'*Alfred*, capitaine Henry J. Ha-  
vens; armateurs Edward Upham et compagnie, du port de  
quatre cent cinquante-trois tonneaux, allant de San-Fran-  
cisco à Sydney (Nouvelles Galles du Sud), est entré à Pa-  
peete, en détresse, faisant treize pouces d'eau à l'heure.

Le public est prévenu qu'on demande à contracter un  
emprunt à la grosse de trois mille piastres (quinze mille  
francs) sur la coque, les agrès, appareils et embarbations  
dudit navire, emprunt remboursable quarante-huit heures  
après l'arrivée du bâtiment à Sydney.

Les soumissions cachetées seront reçues à ce consulat  
jusqu'au 21 du courant.

KELLY.  
Consul U. S. A.

### PUBLIC NOTICE.

Consulate of the United States of America.  
Tahiti, July 7th, 1855.

The american ship *Alfred*, of San-Francisco, wherof  
Henry J. Havens is master, and Edward Upham and others  
are owners, of the burden of four hundred and fifty three  
tons, on a voyage from San-Francisco to Sydney (New-  
South-VVales); put into this port of Papeete, in distress,  
leaking thirteen inches per hour.

Notice is hereby given that a loan of three thousand dol-  
lars is required on bottomry and responsion, on the hull,  
tacket, apparel and boats of said ship; to be paid forty  
eight hours after the arrival of the ship in Sydney. Sealed  
tenders will be received at this consulate untill the 21th  
instant.

VV. H. KELLY.  
Consul U. S. A.

### POUR LONDRES DIRECTEMENT.

Les trois mâts anglais *Reliance*, code n. 1, partira pour  
Londres directement le 31 courant.

Pour passage seulement, s'adresser à M. John Brander.

### FOR LONDON DIRECT.

The A. I. british barque *Reliance* will leave for London  
in about three weeks.

For passage only, apply to Mr. John Brander.

L'Imprimerie gérant : H. GEORGETTE DU BUISSON

### OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU 7 AU 14 JUILLET 1855.

DATES.	HAUTEUR BAROMÉTRIQUE hauteur moyenne.	OSCILLATION diurne.	TEMPÉRATURE.			Moyenne de 6 h. 40 h. mat. à 10 h. soir.	Tension moyenne de la vapeur	Humidité relat. en centièmes	Quantité de pluie tombée	Vents dominants pendant le jour.
			Minima.	Maxima.	Moyenne.					
S. 7	758.77	4.7	24.0	28.2	24.60	24.55	19.31	81.2	"	E.
D. 8	758.92	4.4	19.2	26.0	23.60	23.30	18.96	84.8	"	E.
L. 9	758.87	4.6	19.0	26.2	23.60	23.50	19.14	85.4	"	E.
M. 10	758.90	4.7	20.0	26.6	24.30	24.35	20.53	87.0	"	E.
M. 11	758.60	1.9	22.6	27.4	25.00	24.80	21.78	91.0	"	O.
J. 12	758.29	1.5	23.0	27.0	25.00	24.75	18.91	80.0	0m015	O.
V. 13	758.85	1.0	18.0	26.2	22.10	22.25	16.44	79.2	"	O.