

accepter les dispositions ci-jointes. Elles sont de nature à prévenir le retour d'un mécompte pareil à celui d'hier, et aussi, à bien sauvegarder la responsabilité de chacun :

La cale est un chemin de fer à quatre rails prolongés sous l'eau, et, sur lesquels glisse, en descendant ou en montant, un ber ou waggon. Ce waggon marche avec ou sans la charge du navire.

Il est donc essentiel que les rails de ce chemin de fer ne soient pas obstrués au moment où le chariot marche chargé du navire, et, c'est cette simple précaution de prévoyance (assez difficile en pratique), mais indispensable à prendre, que M. Stringer a négligée. De là, obstruction des rails par le sable que les courants mettent en mouvement, déraillements et possibilité d'avaries de toute sorte.

Avec les dispositions ci-jointes que je vous prie d'annexer au cahier des charges du 6 septembre 1861, le Directeur de l'arsenal saura par lui-même, l'état du chemin de fer, et le saura sans s'immiscer dans la conduite des opérations de halage, laquelle conduite doit rester entre les mains et à la charge de l'entrepreneur, mais nous ne pouvons départir de notre droit de surveillance, lui laisser, par négligence ou par toute autre motif, détruire lui-même l'instrument de sa fortune, instrument qui est, vous le savez, une entreprise d'intérêt public.

Je vous invite encore à faire confectionner un chariot destiné spécialement à nettoyer le chemin de fer (sur un plan que j'ai indiqué) et à faire ajouter d'urgence au berceau ou waggon des chasse-pierres devant et derrière le berceau.

Recevez, etc.

Le Commandant des Établissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial, aux Iles de la Société,

Signé : E. G. DE LA RICHERIE.

Certifié conforme :

L'Ordonnateur p. i.,

H. TRASTOUR.

PAPETE, LE 30 JUIN 1863. (*)

(*) Cette date est celle de la réception du Bulletin aux archives.