



On s'abonne à l'imprimerie du Gouvernement.

Prix: 12 fr. PAR AN.

payable, par trimestre et d'avance.

MESSAGER

ANNUITES: 4 franc la ligne; caractères 9 points (pe. rom.)

AU COMPTANT.

S'adresse à l'imprimerie du Gouvernement.

DE TAHITI.

TAHITI.

Par la goëlette du protectorat *Gazelle*, arrivée d'Ana 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'Ana, à la réception de la nouvelle de la mort du prince royal de Tahiti, Ariarua, et des honneurs rendus à sa défunte 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 voulez-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 Fenuora, 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 toilettes se préparant. A 9 heures 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: Fenuora, Tematahoo, Tokahora, Puhuaara, Otepaï 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 toohitu Ufara, ayant à ses côtés les chefs Tematiti et Tanoupu, 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'Ana, 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 Fouqué a répondu à 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: en tête 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 recueillement 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 natives de ces peuples primitifs et les guider dans le chemin de la civilisation.

Au milieu de l'office le P. Clair Fouqué a prononcé devant l'assistance quelques paroles, dignes de regrets adressés au jeune prince défunct, dernier élève 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'anticiper, par sa mort, les espérances qu'ils avaient fondées sur lui. Il a rappelé qu'Ariarua avait 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 maîtres et la joie de sa mère.

« Je joins, a-t-il en terminant, nos pleurs et nos regrets à ceux de son auguste mère et priens 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 mérita le plus d'éloges ou de la spontanéité avec laquelle les habitants de l'île ont organisé cette fête ou du recueillement avec lequel ils y ont assisté.

NOUVELLES DIVERSES.

LA SÉMILLANTE.

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'Astère, sur le sauvetage des débris de la *Sémillante*. 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 voyait la malheureuse frégate à une perte certaine.

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



Le 15 février, à 11 heures du matin, un vapeur venant à son de suite, du N.-O., qui semblait se diriger vers la plage de Reina Magdole mais qui avait donné dans les bouées de Bonifacio ou elle avait disparu. Cette déclaration permettrait de fixer vers midi le moment du sinistre. Les gardiens du phare de Razzoli n'ont rien vu.

A la Madelone, M. Bourbeau a reçu le témoignage du M. Daniel Rubin, 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 Lavazzi, le capitaine de l'*Alyone* s'est occupé, avec ses soldats et ses matelots, du soin de donner la sépulture aux cadavres retrouvés jusqu'à présent. Il y en a au nombre de 210, dont 179 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 Jugon a seul pu être reconnu jusqu'à présent d'une manière positive; il était encore entièrement bouffonné dans son paletot d'uniforme et à peu près intact. Cette circonstance prouve que le brava et infortuné maria a fait son devoir jusqu'au bout. L'inscription suivante a été placée sur sa tombe: *Ci-gît G. Jugon, capitaine de frégate, commandant la Smillante, naufragé le 15 février 1855. — Lavazzi, à l'âge de 48 ans.*

Deux grandes émeutes ont eu lieu, ont été évitées à l'entrée des deux emplacements, ouverts par précaution sanitaire à l'est et à l'ouest de l'île. Les soldats rivalisaient 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'importance 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'en livrant son secret à la publicité de l'Exposition, il se trouvera 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 qu'il se prometait, et l'on ne verra pas figurer à ce 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 jour où 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 véritablement 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 Gènes, le 20 mars :

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

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

Alberto ne tarderont pas à partir pour la même destination avec 200 caisses de médicaments arrivées de Marseille, des soins 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 Gènes le 1er avril, tarderont, à ce que l'on dit, une huitaine de jours. On continuera 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 Gènes.

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 *bersagliers* (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. Porriro; les quatre brigades seront commandées par les généraux Jani Cladini, Monteverchio et Moland; la réserve, par le général Jacques Durando; le colonel Vallée commandera en chef l'artillerie; et le colonel Saroironx la cavalerie.

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

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; 2o, par le message de l'express, J. Hawes et Cie; 3o par M. 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 1,300,000 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, hérissé 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, furent ressentis. Les pompes furent mises à l'œuvre; mais les vœux 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 fournaies 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'engraver, eût été distante de quelques centaines de mètres de plus, près de mille malheureux, y compris l'équipage, allaient périr dans les flots. Parsurcroît fatalité, et comme pour rendre plus poignant



encore un succès si miraculeusement évité, la clarté de la nuit et les temps magnifiques eussent éclairé le lamentable spectacle.

On eût à heureusement aucune arme à ripandre. 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 hita, et le *Stephens* se dirigea immédiatement vers l'île 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 Tahoga. 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 remplirait sa cale, de son charbon et de son lest, on pourra prévoir s'il est possible de honcher la voie d'eau et le conduire à Tahoga, ou des réparations complètes peuvent être faites.

Quant aux passagers, ils ont dû s'embarquer à Aspinwall sur le *George Law*, le 4 mai, et auront été renfilés à New-York le 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 consacrent 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 McLane ne peuvent que confirmer cette opinion, bien que l'une et l'autre de ces deux personnes eussent eu 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 décisif, attende l'exposé qu'il s'empressera 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^e degré 16' de latitude S au 2^e degré de la même latitude, et du 161^e degré 39' au 164^e 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 Paaba, 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 jours à Balade, ont quitté ces parages, persuadés qu'il leur 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 Devarrenne 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, Kououa, 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 argilleuses qui la colorent et rendent la navigation, en de vant des récifs, fort dangereuse. Il y a des années où l'on devine, en février et en mars, des tempêtes qui paraissent suivre la même loi que celles de Mauricie, placent 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 toutétonné 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 micax, des granits, de la stéatite, 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, elle 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 fortunée: «En descendant à terre, nous trouvâmes sur la grève une grande masse irrégulière de rocher, de 10 pieds



valant d'une pierre de corne d'un grain ferme, étincelant par tout les grains un peu plus gros que des têtes d'épingle. Cette découverte nous persuade qu'il y a des minéraux précieux sur cette Ile qui, dans la partie que nous avons déjà reconnue, (Balade) différerait de toutes celles que nous avons examinées en ce qu'elle n'avait point de productions volcaniques.

(La suite au prochain numéro.)

GREFFE DU TRIBUNAL DE POLICE CORRECTIONNELLE
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 SURRADER.

DE GORON.

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

DE COMMERCE.

- 31. Brig péruvien *Indépendante*, capitaine Sandré.
- 16. Trois mâts anglais *Rulime*, capitaine Bourgoigne.
- 21. Trois mâts américain *Alfred*, capitaine Havens.
- 24. Goëlette américaine *Forcard*, capitaine Champman.
- 24. Trois mâts américain *Columbia*, capitaine Hunter.
- 26. Brig américain *Tigris*, capitaine Mesh.
- 6 juillet. Goëlette du protectorat *Gazelle*, capitaine Harf.
- 44. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Browne.
- 14. Goëlette de Borabora *Manu-Moano*, capitaine Packinson.
- 14. Goëlette du protectorat *Jane*, capitaine Keith.

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

ENTRÉS.

- 44. Cotre de Huahine *Repe*, capitaine Browne, 17 tonneaux, 2 hommes d'équipage, 5 passagers, venant de Huahine en 3 jours; provisions.
- 44. Goëlette de Borabora *Manu-Moano*, capitaine Packinson, 18 tonneaux, 2 hommes d'équipage, 47 passagers, venant de Huahine en 3 jours; provisions.
- 44. 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 Latham, pour Californie; 170,000 oranges.
- 43. Goëlette américaine *Simon Drupper*, 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 hâlé sur cale.

Le 14, la corvette la *Moselle* dématée les goëlette *Tancaman* 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 appartenant à la société maçonnique l'Octonid, situé entre la rue des Beaux-Arts et la rue Arripaea, à Papeete.

Ce morceau de terrain, coupé par deux rues, ayant environ 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 Papeete, 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 4334 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. Havens; armateurs Edward Upham et compagnie, du port de quatre cent cinquante-trois tonneaux, allant de San-Francisco à Sydney (Nouvelles Galles du Sud), est entré à Papeete, en détresse, faisant treize heures 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 embarburements 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-Wales); put into this port of Papeete, in distress, leaking thirteen inches per hour.

Notice is hereby given that a loan of three thousand dollars is required on bottomry and responsion, on the hull, tackle, apparel and board 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 until the 21th instant.

VV. H. KELLY.

Consul U. S. A.

POUR LONDRES DIRECTEMENT.

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

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

FOR LONDON DIRECT.

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

For passage only, apply to Mr. John Blander.

L'Imprimeur gérant : H. GEORGETTE DU BUSSON

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU 7 AU 14 JUILLET 1855.

DATES.	HAUTEUR BAROMÉTRIQUE		TEMPÉRATURE.			Moyenne de 6 h. 10 h. mat. à 10 h. soir.	Tension moyenne de la vapeur	Humidité relat. en centièmes	Quantité de pluie tombée	Vents dominants pendant le jour
	hauteur moyenne.	oscillation diurne.	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	23,50	23,30	18,96	84,8	"	E.
L. 9	758,87	4,6	19,0	26,2	23,50	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	4,9	22,6	27,4	25,00	24,80	21,78	91,0	"	O.
J. 12	758,22	4,5	23,0	27,0	25,00	24,75	18,91	80,0	0 ^m 0015	O.
V. 13	758,85	4,0	18,0	26,2	22,10	22,25	16,44	79,2	"	O.