

MESSAGER DE TAITI

Journal Officiel des Etablissements français de l'Océanie.

TE VEA NO TAITI.

MATANÉA — N° 8

MAHANA-HA-POURBAK 21

Votre adresse au bureau de la poste:

Un an, 18 fr. — Six mois, 10 fr. — Trois mois, 6 fr. — Payables d'avance.
Un, Número : 0 fr. 50 centimes.

Aussi au bout de 20 lignes 5 francs 00 fr. 25 continuer la ligne;
Ainsi de 20 lignes 9 fr. 25 centimes la ligne, — ou compter,
Les Annonces renouvelées se payent la moitié du prix de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Arrêté promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie, le décret impérial du 23 octobre 1862. — Rapport du ministre de la marine sur les résultats de l'expédition de l'Amazzone à bord de laquelle le général de gendarmerie fut nommé pour diriger cette partie.

PARTIE NOM OFFICIELLE. — Service de la poste: — Avis de l'impératrice — Nouvelles lozoties. — Arrivée du brig pétrolier Céros. — Discours de l'Empereur.

FAITS DIVERS. — Ephémérides tahitiennes. Mouvements de port. Marché de Paapeete. Tableau d'alphabet. Annances. Avis divers.

PARTIE OFFICIELLE.

Nous, Commandant des Etablissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux îles de la Société, — Sur le rapport de l'ordonnateur,

ARRÊTÉS :

Arrt. 1^e. — Est promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie et le Protectorat des îles de la Société et dépendances, le décret impérial du 31 octobre 1862, sur les feux que les bâtiments de guerre et les navires de commerce doivent porter.

Arrt. 2. — L'ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Messager et au Bulletin Officiel des Etablissements.

Paapeete, le 19 février 1863.

E. G. de la RICHERIE.

Par le Commandant, Commissaire Impérial ;
L'ordonnateur p. i.

B. TRANTOUR.

RAPPORT À L'EMPEREUR.

Paris, le 25 octobre 1863.

SIZE.

Le règlement qui détermine les feux que les bâtiments de guerre et les navires du commerce à voiles et à vapeur sont tenus de porter pendant le nuit a été adopté par la plupart des nations maritimes. Il a été appliqué, en dernier lieu, dans la marine française, en vertu du décret du 28 mai 1858.

Depuis cette époque cependant, les nombreux abordages qui ont eu lieu et que le développement de la navigation à vapeur semble avoir augmentés dans une grande proportion, ont démontré l'inadéquation des règles existantes. Dès lors, dans bien des cas, les abordages ont pu être attribués à l'absence, à bord des deux navires, de règles réglementaires. Il a été constaté que, le plus souvent, ces sortes d'accidents se produisent par suite de la diversité des règles observées par les différentes nations, en ce qui concerne la route à suivre pour éviter la rencontre du deux navires courant l'un sur l'autre ou faisant des routes qui se croisent.

La nécessité de réviser les règles adoptées à cet égard par la marine française a été signalée à plusieurs reprises, et notamment par une commission nommée en 1853 parmi les commandants des bateaux de l'escadrille d'escadre, et chargée d'en dresser un nouveau règlement. Mais le résultat obtenu, qui en fait aussi, disparaît avec raison que, pour être efficace, une règle destinée à prévenir les abordages devait être en quelque sorte adoptée par toutes les nations, et enfin l'avis qu'avant de rien changer à nos usages, il était indispensable de s'entendre avec les principales puissances maritimes.

Le déparium des affaires étrangères fut donc saisi, par mon précesseur, à une proposition qui avait pour but de soumettre à l'examen du gouvernement britannique, un projet rédigé par le conseil d'amirauté, d'après les conclusions de la commission de l'escadre, et de proposer à l'assemblée, soit la réunion d'une conférence internationale en vue de l'adoption d'une règle unique, soit l'adoption des différences de nos usages à ce sujet arrêtée.

Le projet du conseil, sauf quelques modifications que nous avons acceptées, a été adopté par le gouvernement de Sa Majesté Britannique et sanctionné, dans la dernière session, par un acte du parlement.

En présence de l'adoption définitive par les administrations de la France et de l'Angleterre des règles à observer dans la navigation nocturne, a pensé qu'il ne devait pas être nécessaire de faire rappeler que nos deux puissances avaient dû se faire représenter par des délégués chargés d'établir, contradiétement, les règles à observer; il était préférable et plus simple de faire renoncer à ces Etats, simultanément et par l'intermédiaire des agents diplomatiques de France et d'Angleterre, acceptées auprès d'eux, une note identique pour leur faire connaître le texte du nouveau règlement en leur demandant d'y adhérer.

En conséquence, je viens demander à Votre Majesté de vouloir bien ordonner que ce nouveau règlement sera observé par les navires de guerre et du commerce à partir de la date de son adoption, et que tout navire sera tenu à visiter dans toute marine britannique, et j'ai l'honneur de souhaiter à Votre Majesté, en la priant de vouloir bien y donner son approbation, de faire, qui a pour objectif de sanctifier les nouvelles règles, dont l'observation, il faut l'espérer, devra diminuer les chances de ces accidents de sorte que nous avons trop souvent à déplorer.

Je suis avec un profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,
Très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre de la marine et des colonies,

Cu P. de CHASSELOUP-LABAT

NAPOLEON.

Par la grâce de Dieu et le volonté nationale, Empereur des Français, A la tête de l'Etat, à la tête de l'armée, salut :

Le 14 le 19 — 13 octobre 1853.

Vu l'article 225 du code de commerce ;

Vu le décret du 28 mai 1858 ;

Le conseil d'amiraute entendu ;

Sur le rapport de notre ministre de la marine et des colonies,

Arrêté secret et renouvelé ce qui suit :

Art. 1^e. — D'après du 1er octobre 1863, les bâtiments de la marine impériale, ainsi que les navires de commerce, doivent assurer aux personnes qui sont pourvus d'un passeport, les services auxquels elles ont droit.

Dans les régies qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles ; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa vitesse, est considéré comme navire à vapeur.

Règles relatives aux feux et aux signaux en temps de brume.

Art. 2. — Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le couchant et le lever du soleil.

Art. 3. — Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après :

(a) En tête du mât de misaine, un feu blanc placé de manière à tourner un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 30 quartiers du compass, qui se compte depuis l'avant jusqu'à deux quartiers en arrière, à travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être vu à 12 milles au moins de distance.

(b) A tribord, un feu vert dirigé de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompu sur un arc horizontal de 10 quartiers de compass, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quartiers sur l'arrière du navire jusqu'à tribord, et une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

(c) A bâbord, un feu vert dirigé de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompu sur un arc horizontal de 10 quartiers de compass, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quartiers sur l'arrière du navire jusqu'à bâbord, et une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

(d) Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigeant l'arrière à l'avant, et s'étendant à 6-90° en avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant, et le feu rouge de tribord avant.

Art. 4. — Les navires à vapeur, quand ils remontent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête de mât, qui doivent servir à distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de tête de mât que portent les navires à voiles.

Art. 5. — Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage.

Art. 6. — Lorsque des bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges ne puissent pas être vus d'une manière permanente, ces feux sont remplacés par deux feux blancs placés à l'arrière et renvoyant à l'avant, et à droite et à gauche, alternativement à tout instant où on constate l'approche, et assez à temps pour empêcher l'abordage.

Ces feux sont portés, dans le bâtiment, sur toute partie de la coque que possible et renouvelés de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord avant, et le feu rouge de tribord avant.

Pour rendre ces prescriptions d'une application plus certaine et plus facile, les navires sont peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent et doivent être pourvus d'écrans correspondants.

Art. 7. — Les bâtiments tenu à voiles qu'il n'importe, munis sur une partie de leur coque d'écrans renvoyant à l'avant, portent, depuis le couchant jusqu'à un lever du soleil, un feu blanc placé à une hauteur qui n'excède pas 5 mètres au-dessus du plat-bord et projetant une lumière uniforme et non interrompu tout autour de l'horizon à la distance d'au moins un mille.

Art. 8. — Les bateaux pilotés à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les autres navires à voiles ; mais ils doivent avoir en tête et en arrière un feu blanc placé de manière à tourner, et plus ou moins de 180°, à une hauteur d'heure en quart d'heure, de sorte que les personnes non pilotées et tous les autres bateaux également non pilotés ne soient pas tentés de porter les feux de côté exigés pour les autres navires ; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal minuscule sur l'an de ses côtes d'une glissière verte, et sur l'autre d'une glissière rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer ce fanal au temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant sous les yeux le feu vert ou le feu rouge de bâbord, et le feu rouge de tribord.

Les navires de pêche, et les bateaux aux personnes qui sont à l'ancre, ne doivent pas faire leurs feux si elles sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable.

Signame en temps de brume.

Art. 10. — En temps de brume, de jour comme de nuit, les navires doivent entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir :

L'assemblée du peuple, soit parfaitement en règle et ont été déposés au nombre de 120, soit 20 pour cent, conformément à l'article 7 du règlement.

Leurs voix et la propriété, ont été respectées dans cette capture qui écrasante a été suivie avec des regards et une délicatesse faisant ériger l'assistance en admiration. A la mesure juste et énergique duquel on ne peut qu'apprécier le caractère de l'initiative. Il vient en appeler à la justice de l'empereur.

Il n'est pas un vieux compagnon d'armes des français : il a obtenu en 1848 une médaille pour sa valeur sur le champ de bataille.

Le 18, le lendemain aviso le palai maiai te pahi tira pti Peru ra o Coru, o le haru hia i Rapa et le manu taata no tama fena ra.

Te fasihi hia tu i le taata tor te vatali tau i le taata hia.

Te pahi tira pti ra o Coru, et le harau siah his no te ohia e rava his, pahi ra i mihiu, te vatali manu taata no Rapa; ou te fusterre his mas e lefou, (taia hirau) omuhi James Conolly te foku i le taata hia. Te fasihi hia tu i le taata tor te vatali tau i le taata hia.

Le 19, le lendemain aviso le palai maiai tama fena no te pahi tira pti.

Le 20, le lendemain aviso le palai maiai tama fena no te pahi tira pti.

Conformément et sans hésitation, le roi le sahia his et taata na i sta ra i taata i la Rapa. Telor ikaia Matua, et sahia parparau na teloh pahi i le irava ton fenua, o lei ton hia i raro e i le teava Havaia, e te fusterre, tu i la Hambrun, a fauina his oia e tona paini, e i le taata hia i le Rapa, te vas mo i te i talabati; un masi his na rina e te venua. Ua haru hia taata ista a ta taata no iosa, ua hia his, e uatu hia i taata etehe no taona pahi. Te vai mo aeraul le irava ton fenua, o lei ton hia i raro e i le teava Havaia.

Et le 21, le lendemain aviso le palai maiai tama fena no te pahi tira pti, na te fusterre. Pahia, na tapae hia i pahi ra o Coru i reira, e ua rava mai i taata e pili amata i ma piti, o lei ton hia i ana i nia i le hia i ana i no te fusterre una pahi i no Callao ra.

Te man luau i raro hia i raro i taata pahi ra, o labi a la huru e te na pali paha i ralo i le teava i tevei. Te tihua i raro ha, na faauata his ha e ema te, te buna rasa maata, no hanau hia ta i le oiti araca, e etoru panti rauhi ro, e man ralui hiai mihiro e te paha, te vatali tau i le taata hia.

Ensuite, le lendemain au matin, le 22, paha i te teava i tevaue no te fusterre maritimae, ma le ui o lei te irava 7 o te faauata no te luau i raro i te ave ari.

Ara no, te i la teava i te fava i rava no hia i tana pahi ra, ua nehehio moutai ros ra te rava rasyha e tana ohipa ra, i tia te hauauai ros ros i te favaana ra i la Mairot, et te hauauai rahi hiai nei te riuhiai a te pae i fasa ra hauauai rahi tia ete iolo. Ua haro masi nei oiai ete i la ihi tana ohipa ra e te hau Mairot.

E tana tahu Mairot a te Farani, e pae i te tamai ra, e ua tue ma hefetai menemene noia i te matatih 1847, no tona silu i nia i te tahu aru ria.

Monsieur Dordillon, évêque de Cambysesopolis, chef de la mission catholique des Marques, est arrivé à Papeete le 10 octobre.

Le 1er novembre, il a célébré solennellement sur le quai Napoléon, et a été salué par la forme, de tout corps de canon.

Monsieur, accompagné du comte et du vice-roi de Tahiti, du commandant de l'escadre Prétilde et de M. le Secrétaire Général provisoire qui était à l'île, lui présente les respects et les souhaits de bien-venue.

Le chef de la colonie, s'est immédiatement rendu à l'hôtel du Gouvernement où il a été reçu par M. le Commandant, Commissaire impérial en poste, de l'Ordonaute, et de son état-major.

Le carnaval qui, d'ordinaire, passe à Tahiti complètement inaperçu, a été magnifique cette année, par une soirée danse donnée dans les salons de l'hôtel du Gouvernement. Le bal, auquel la *Dordillon* et le *Bon-Père* avaient donné leur contingent de danseurs, s'est prolongé jusqu'aux premières heures du matin et n'a pas cessé d'être animé, une bonne partie.

La marine a voulu s'affirmer aussi : nos soldats d'artillerie, en vétus de leurs uniformes d'un effet très brillant, ont défilé dans les rues de Papeete, leur sabre au poing et leur fusil au bras, dans une grande élégance et leur bravoure, a été épaulée deux animaux domestiques ayant fait toute envie. Les indigènes, toujours prêts, on le sait, à prendre une large part aux divertissements publics, ont paru s'asseoir heureux à ces luxueuses tables auquel ils voyaient pour la première fois. Les résidants ne pouvaient y rester indifférents, puisqu'ils leur rappelaient les usages et les vieilles traditions de la mère-patrie.

Aujourd'hui, qui a traversé les éclairs d'une joie nécessairement très bruyante, l'ordre n'a pas été troublé un seul instant.

Discours de l'Empereur à l'inauguration du boulevard du Prince Eugène.

• Mouvoir le peuple,

• Va-sous les usages du conseil municipal.

• J'ai voulu présider à l'inauguration d'un nouveau boulevard pour renouveler de votre infatigable dévouement aux intérêts de cette grande île.

• Transformer la capitale en la rendant plus vaste et plus belle, ce n'est pas seulement ce qu'a désiré monsieur le ministre qui s'en va, fourrir du travail à une école d'industrie diversifiée et encore introduire parmi les habitants les ordres et les œuvres de la haute culture.

• Lors de ces travaux, ces nombreux archétypes, ces jardins ouverts à tous, ces nouveaux monuments, assoignent le bien-être, perfectionnent le goût, et si l'on songe qu'à côté de ces vastes travaux vous développerez également l'assistanct publique, que nous allons les édifices religieux, les bâtiments d'éducation, ou doit être mis un grand effort de faire tant de choses utiles, sans compromettre en rien l'espérance des flâneurs de la Ville.

• Ma conseil pour l'avenir, vous le savez, est de rechercher les moyens de renouveler aux récoltes négociements du travail et d'améliorer l'aisance dans les classes laborieuses. La question de l'alimentation

publique vient encore nécessairement d'attirer votre attention particulière. La chose demandera au conseil d'Etat faire quelques réformes utiles dans le budget, mais il sera nécessaire de faire quelques modifications, le système de la compensation et d'établir, parmi les localités, soit la taxe officielle, soit une taxe officieuse. Je tiens aussi à vous remercier du concours que vous avez tous prêté à une œuvre due à l'initiative de l'empératrice, et qui, malgré des difficultés à la portée des artisans bouillants et laborieux, renferme le vieux proverbe qu'on ne protège qu'avec richesse. Si, comme je l'espère, cette législation se déroulera, il me paraîtra possible de penser qu'une révolution est une véritable propriété offrant sécurité et ses garanties.

Les œuvres de la épis de l'empereur sont d'autant plus qu'il y est attaché les souvenirs glorieux de notre histoire. Ainsi ai-je voulu que la nouvelle boulevard qui traverse l'un des fabouges les plus indistincts portât le nom de Prince Eugène, de cet enfant de Paris, officier d'ordonnance du général Hoche à quatre ans, l'un des héros de la retraite de Russie et qui, plutôt que d'abandonner la France et l'Empereur, réussit à faire échapper à ses ennemis les suveraines îles.

Je ne serai donc combien reconnaissant de recevoir spontanément de la population qui a donné le nom de monsieur Eugène, un hommage à la mémoire de nos amis et de nos frères, qui ont rendu des services au pays. Ainsi donc la nouvelle voie de communication qui remplace aujourd'hui le canal Saint-Martin s'appellera dorénavant : *Boulevard Richard-Lenoir*.

Quand il existe déjà une petite rue *Richard-Lenoir*, je desire faire que la nouvelle, un plus grand jour de la mort de cet homme, qui, de simple ouvrier du fabouge, devint l'un des meilleurs et des plus fameux manœuvres de France, soit nommée *Emile-Coeur-de-lion*, en rappelant les progrès qu'il fit à l'industrie du coton, et qui employa une fortune réellement acquise à soutenir ses ouvriers pendant les mauvais jours et à les armer lorsqu'il fut obligé de repousser l'invasion d'étranger.

• Occupons-nous donc de tout ce qui peut à la fois embellir la condition matérielle du peuple et éléver son moral. Plaçons toujours devant ses yeux un noble but à atteindre et l'exemple de ceux qui ont conquis la fortune par le travail, l'estime par la probité, la gloire par le courage.

FAITS DIVERS.

• M. le baron Gros, sénateur, est nommé ambassadeur de France auprès de S. M. la reine d'Angleterre, en remplacement de M. de Flers, accusé de la Bûchererie, dont la démission est acceptée.

On assure que M. de Tonnoir, (Ordonn-Antoine) a été rempli par la gouvernement du Chili. M. le chargé d'affaires de France, et qu'il doit embarquer sur le vaisseau le *Duguay-Trouin* pour être rapatrié.

Bourse de Paris, du 13 décembre 1862. — Rentes françaises :

3 p. 1-	Compt. — 79. 45.
	Term. — 70. 60.
4 1/2 p. 1-	Compt. — 97. 75.
	Term. — 128. 00.

Le résultat des élections présidentielles qui ont eu lieu à Athènes. Ayres a été officiellement proclamé le 5 novembre dernier. Le général Mitrov a été élu à l'unanimité l'resident de la République d'Grèce. Une forte majorité a voté à la vice-présidence le colonel Morcos Pagi.

Les nouvelles d'Athènes mentionnent toujours une assez vive agitation. Il ne paraît pas que la dépecé annonçant le rejet de l'Anglo-terrien ait eu d'autre effet que de faire prévaloir l'opposition. Les électeurs commencent à voter et les correspondances signalent une intense confusion dans les multiples opérations électorales de la Grèce. On parait encore de confiance à Paris et à Corinthe. Dans l'arcipel, Grivas se serait empêtré du pouvoir et aurait rompu tous rapports avec le gouvernement provisoire. (*Moniteur Universel*.)

On écrit de Londres, le 12 décembre :

• L'assemblée qui s'est établie entre les trois puissances relativement aux affaires de Grèce a émis la plus vive satisfaction en Angleterre où, depuis le premier moment, la candidature du prince Alfred n'avait obtenu aucun appui.

Des souscriptions sont ouvertes en France, en faveur des ouvriers de l'Assemblée constituante de la Seconde République.

Le cabinet Italien s'est réuni en masse le 10 octobre à Rome pour décerner un prix de 8000 francs à M. Farini, président du conseil. Piselli, ministre des affaires étrangères, et Peruzzi, ministre de l'intérieur; Piselli, ministre de la Justice; Mazzetti, ministre des finances; Della Rovere, ministre de la guerre; Ricci, ministre de la marine; Menalaos, ministre des travaux publics.

La nouvelle de la médiation offerte par la France a produit en Amérique une vive sensation. Quelques feuilles de New-York expriment cette idée que la médiation est seulement ajournée.

• Grèce. — On annule le décret de Corinthe, le 31 octobre : Un comité va être nommé pour faire un travail pour entreprendre le percement de l'isthme de Corinthe, et de faciliter à la navigation le passage long et dangereux des eaux du Péloponèse.

• Dès l'antiquité, on a reconu l'immense avantagé d'un canal réunissant les deux mers. Périander est le premier qui s'en soit occupé. Après lui, Alexandre le Grand, Démétrius, Philocrate et Jules César y ont donné leur attention. Enfin, Néron a fait commencer des travaux dont on voit encore les traces.

• C'est à ce dernier plan qui est repris aujourd'hui. Il semble présenter les meilleures chances de réussite, en même temps que son execution ne paraît pas exposer de difficultés insurmontables.

• Le canal devrait au moins unir deux mers et se prolonger de 6 mètres. Ses eaux ne dépasseraient pas 6 kilomètres.

• Quant aux avantages que le percement de l'isthme de Corinthe apporterait à la navigation, ils sont faciles à apprécier. Pour les bateaux venant de Marseille et de la Méditerranée, se rendant au Pirée, la distance serait abrégée de 90 milles. L'économie de temps serait encore plus considérable pour les navires venant de l'Adriatique.

• On ne sait pas encore si le gouvernement grec acceptera les conditions qui lui sont imposées pour l'exécution de ce grand travail.

Correspondance particulière.

DU JOURNAL DE FRANCE.

On lit dans le *Journal de France*:
« La fortune avec cette grande difficulté, qui appartenait, par tradition, aux ancêtres français à la monarchie française. Jamais un artiste, dans la détresse, ne s'est vaincu; adressé à lui, il a coopéré à brillantes découvertes au service de l'étranger, en facilitant, en encourageant ces jeunes savants riches de connaissances, mais sans fortune. Nous avons appris, il y a huit jours, une anecdote qui peint le caractère du chef honnête et ingénier de son âme et la délicatesse de ses sentiments. Nous terminerons tout ce sujet dans la raisonnant.

L'une des dernières œuvres de nos beaux-arts, M. de Laynes avisa une très-belle statue en marbre, œuvre d'un artiste connu par son talent; M. de Laynes désirant l'acheter, en demanda le prix à l'artiste. Celui-ci, qui se trouvait se non moins que dans ses meilleures affaires, craignit, en fixant un prix trop élevé de cette statue, de manquer l'occasion heureuse de la vendre; il halbuttoit moins, mais il réussit.

« Dites-moi donc, lui réplia le docteur Laynes, le prix que vous avez voulu? — Dix mille francs, répondit l'artiste. — Bonne chance! — Partez, et revenez vingt mille francs; en lui témoignant ses vifs regrés de ce n'avoir donné davantage de sa ch'f d'œuvre. Son excellént cœur avait deviné la pénible situation de l'artiste.

Un officier qui a fait l'expédition de Chine avait dressé, déterminé, un de ses rapports de Lyon, qui présente une analyse des événements. Ce document, avec de faibles additions, d'un assez grand volume, réussit à connaître le prix, et la porté chez un joaillier de notre ville qui l'estima à 10,000 francs. L'officier, sur le commandé, ignorait la valeur de cette pierre, et son ami, ne voulant pas qu'il fût, à son insu, dupé d'une générosité qu'il n'avait pu calculer, le lui a rendue en lui en apprenant le prix. (Sufit prolix de Lyon.)

Paris, le 13 novembre.

On reçoit aujourd'hui de New-York des dépêches du 3 novembre. Elles confirment le mouvement asséché de l'armée du Potomac et mentionnent quelques faits de guerre secondaires; mais ce qui paraît intéressant est le commerce de New-York, qui est la cause principale de l'assèchement de l'Allemagne. Dans un court espace de temps, on voit encore de capturer huit navires fédéraux. Six de ces navires ont été détruits, et les deux autres auraient donné, d'après la dépêche américaine, des garanties pour 86,000 dollars payables au gouvernement du Sud après la conclusion de la paix.

Si tel est exact, cette stipulation imposée d'un côté, acceptée de l'autre, autorisera à croire qu'au Etats-Unis même, une solution pacifique n'est considérée ni comme impossible ni comme très-probable. La question que la dépêche du ministre des affaires étrangères de l'Empereur pose à l'ambassadeur de France, à l'ardin du jour de l'entrée dans l'Atlantique, la presse anglaise, sur de simples brèves, discute déjà l'opportunité d'une offre commune de bons offices, faite par les grandes puissances maritimes : les hésitations que quelques feuilles manifestent devraient disparaître, aujourd'hui qu'on connaît les bases si plumes d'humanité, de discréction et de sens pratique sur lesquelles reposent les propositions de la France, et quasiment la pression des lamentables désastres qu'entraîne une guerre si elle éclate. L'idée d'un accord diplomatique pour éviter la guerre domine chez tous les diplomates américains. Cela feut être écrit, à propos de cette question une attitude beaucoup plus décisive que les autres organes de la presse anglaise. Cette feuille n'hésite pas à approuver l'offre des bons offices, et elle considère le refus que ferait le gouvernement anglais d'adhérer à cette proposition comme devant causer d'incalculables malheurs.

Les lettres de Turin parlent de la prochaine publication de deux décrets relatifs au brigandage et à la camorra. Ces décrets protégeraient des mesures répressives assez sévères pour rendre possible la levée de l'état de siège sans préjudice à la sécurité publique.

Le 19 février 1863. — Le navire russe *Ural* est arrivé hier à Civita Vecchia, ayant à bord le prince et la princesse de Prusse avec le prince de Galles, qui sont rendus immédiatement à Rome. L'*Osborne* est reparti pour Malte, où il doit être reçu.

On écrit de Raguse, 13 novembre, que le village de Bagani s'est insurgé contre Yukalovitch, qui s'est retiré à Zubos avec 500 hommes. Les Turcs sont arrivés à son secours. On signale une certaine agitation en Albanie, où les Turcs fortifient les points stratégiques.

ÉPHÉMERIDES TAIKIENNES.

Courrier 1853. — Passage du navire de guerre anglais *Satellite* à Taïti.

* * * * * — Le navire russe *Ural* quitte de sa perdre sous le pavillon russe, district de Malina.

4 février 1853. — Visite de 150 missionnaires catholiques Marigny et Laval, pour Valparaiso.

4 février 1847. — Terribilissima val, est confirmée dans ses fonctions de chef du district d'Arimoiso.

TE VETAHU MAU NEA I TUPU I TABITI NEI.

Figura 422. — Tapu rau mai o te manua Beretana rau Satelliti i Tahiti.

49 figura 423. — Oi parari rau te poli rutia ra o Crosby i e ooa ra o Matava (1 Malina).

4 figura 1853. — Rera rau o na Oronetas kateha rau o Huiget e o Lava i Valparaiso.

4 figura 1847. — Us tamau bia te toro lavauna o Terifatana i ma i te matasinau ra o Atisano.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPÉEPE.

Du 13 au 20 février 1863.

NOMS DES BATEAUX ENTRÉS.

13 fév. Transport à voiles *Dordrude*, commandé par M. Lachave, vient de saisir, venant de Valparaíso, Callao et Pará.

19 fév. A huit le *Latacunga-Trévise*, commandé par M. Cabaret de St-Sernin, vient de Valparaíso, visant à l'île des Marques.

NOMS DE COMBES ENTRÉES.

15 fév. Gost du Protectorat *Villam*, 10 ton., cap. Puare, venant des îles Tuamotu. Passagers : 3 indigènes des Tuamotu.

19 fév. Gost du Protectorat *Louise*, 18 ton., cap. Herriksen, venant des îles Tuamotu.

17 fév. Brig. grec, pétrolier *Cora*, 88 ton., cap. Simon, venant de Huahine.

17 fév. Brig. grec, pétrolier *Cora*, 88 ton., cap. Simon, venant de Huahine.

Bateau, bâtiment construit par les indigènes de cette île.

17 fév. Gost du Protectorat *Jorni*, 60 ton., cap. Lewis, venant des îles Tuamotu. Passagers : M. Holzrichter, français, 3 soldats des Tuamotu.

19 fév. Brig. grec, pétrolier *Cora*, 88 ton., cap. Simon, venant de Huahine.

Passagers : M. Hart, anglais, Forster, américain, 6 indigènes de Huahine.

NOMS DE COMBES SORTIES.

15 fév. Gost du Protectorat *Suerte*, 163 ton., cap. Byens, allant à Toulou.

18 fév. Brig. grec du Protectorat *Simon*, 100 ton., cap. brothers, allant aux îles Tuamotu.

19 fév. Gost du Protectorat *Willama*, 11 ton., cap. Puare, allant aux îles Tuamotu.

19 fév. Gost du Protectorat *Ada*, 11 ton., cap. Simon, allant à Moorea.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE COURSE.

13 fév. Transport à voiles *Dordrude*, commandé par M. Lachave, vient de valise.

18 fév. Aviso à huit le *Latacunga-Trévise*, commandé par M. Cabaret de St-Sernin, vient de valise.

MARCHÉ DE PAPÉEPE.

Des dérives apportées sur la Place du Marché, du 8 au 13 février 1863.

Viande de bœuf.	250 kilog.
d° de veau.	0
d° de porc.	462 d°.
Poissons de mer.	516 paquets.
de rivière.	0
Huile de coco.	1 kilog.
Narce.	0
Orange.	0
Rhuban de pays.	0

Le marché de Papéepe a été moins animé que la semaine précédente. Moira a fourni une assez grande quantité de poissons de mer. Les fruits sont toujours rares.

La *Suerte* fait un chargement d'oranges dans le district de Pue.

ETAT DES BESTIAUX ABATTUS, à Papéepe, du 13 au 20 Février 1863.

DATES.	ESPÈCES ET NOMBRES.	MARQUES.	PROPRIÉTAIRES.	RÉSIDENCE.
14 fév.	Bœuf. 1	M.	Malardé.	Tarava.
15	Vache. 1	M.	d°	d°
16	Bœuf. 1	M.	d°	d°
17	Bœuf. 1	M.	d°	d°
18	Bœuf. 1	A.V.	Georges.	Papéepe.
19	Vache. 1	Un curreau.	Bamberg.	Papéepe.
20	Bœuf. 1	L.	Lehardel.	Papéepe.

ANNONCES.

EN VENTE AU BUREAU DE LA POSTE.

Aux heures d'ouverture du bureau, tous les jours de 3 à 5 heures du soir, excepté les jours fériés.

FORMULES DE DOUANE.

Manifeste.	à	0	f.	13 c.	13
Consommation.	Déclarations de détail.	0	0	13	
Entrepôt.	Déclarations de détail.	0	0	19	
Sortie d'entrepot.	Recéption.	0	0	19	
Consommation.	Sorties d'entrepot.	0	0	0	

AVIS.

M. A. W. Hart a l'honneur d'informer le public qu'on trouvera dans ses magasins :

de l'arge.

du foie,

et du son.

A très bon compte.

VENTE AUX ENCHÈRES.

M. D. Poole, commissaire aux ventes, ayant reçu pour instructions du capitaine James Blaughon, de vendre, aux enchères publiques, pour compte de qui de droit, le trois-mâts barque *Dartmouth* de New Bedford de 336 t. 4595 tons registered burden, will accordingly proceed to sell the said vessel on wednesday 4th day of March next at 2 o'clock on the warf in front of M. Braender's large store, Fare-Ute.

Le dit navire sera construit à Dartmouth, États-Unis d'Amérique, dans l'année 1853.

Pour plus amples renseignements, s'adresser au Consulat américain ou au Capitaine, à bord duquel navire, l'inventaire pourra être consulté.

PUBLIC AUCTION.

M. D. Poole, licensed auctioneer, having received instructions from Capt. James Blaughon, to sell by public auction and on account of whom it may concern, the american bark *Dartmouth* of New Bedford 336 t. 4595 tons registered burden, will accordingly proceed to sell the said vessel on wednesday 4th day of March next at 2 o'clock on the warf in front of M. Braender's large store, Fare-Ute.

The said vessel was built at Dartmouth, U.S. of America in the year of 1853.

For further particulars apply to the G. S. Consulate, Papéepe or to the Master on board whose inventories can be seen.

1—2

L'imprimeur Général, H. Haxell.

PAPÉEPE. — IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.