

LE MESSENGER DE TAHITI.

Journal Officiel des Etablissements français de l'Océanie.

PARAISANT TOUTS LES SAMEDIS A 3 HEURES DU SOIR.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana eha 21 novema 1868.

MAHANA 17. — N° 47.

PRIS DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):

En France 48 fr.
En Europe 50 fr.
En Algérie 52 fr.
En Tunisie 54 fr.
En Italie 56 fr.
En Espagne 58 fr.
En Portugal 60 fr.
En Grèce 62 fr.
En Turquie 64 fr.
En Russie 66 fr.
En Autriche 68 fr.
En Hongrie 70 fr.
En Belgique 72 fr.
En Suisse 74 fr.
En Allemagne 76 fr.
En Danemark 78 fr.
En Suède 80 fr.
En Norvège 82 fr.
En Pologne 84 fr.
En Prusse 86 fr.
En Autriche 88 fr.
En Hongrie 90 fr.
En Belgique 92 fr.
En Suisse 94 fr.
En Allemagne 96 fr.
En Danemark 98 fr.
En Suède 100 fr.
En Norvège 102 fr.
En Pologne 104 fr.
En Prusse 106 fr.
En Autriche 108 fr.
En Hongrie 110 fr.
En Belgique 112 fr.
En Suisse 114 fr.
En Allemagne 116 fr.
En Danemark 118 fr.
En Suède 120 fr.
En Norvège 122 fr.
En Pologne 124 fr.
En Prusse 126 fr.
En Autriche 128 fr.
En Hongrie 130 fr.
En Belgique 132 fr.
En Suisse 134 fr.
En Allemagne 136 fr.
En Danemark 138 fr.
En Suède 140 fr.
En Norvège 142 fr.
En Pologne 144 fr.
En Prusse 146 fr.
En Autriche 148 fr.
En Hongrie 150 fr.
En Belgique 152 fr.
En Suisse 154 fr.
En Allemagne 156 fr.
En Danemark 158 fr.
En Suède 160 fr.
En Norvège 162 fr.
En Pologne 164 fr.
En Prusse 166 fr.
En Autriche 168 fr.
En Hongrie 170 fr.
En Belgique 172 fr.
En Suisse 174 fr.
En Allemagne 176 fr.
En Danemark 178 fr.
En Suède 180 fr.
En Norvège 182 fr.
En Pologne 184 fr.
En Prusse 186 fr.
En Autriche 188 fr.
En Hongrie 190 fr.
En Belgique 192 fr.
En Suisse 194 fr.
En Allemagne 196 fr.
En Danemark 198 fr.
En Suède 200 fr.
En Norvège 202 fr.
En Pologne 204 fr.
En Prusse 206 fr.
En Autriche 208 fr.
En Hongrie 210 fr.
En Belgique 212 fr.
En Suisse 214 fr.
En Allemagne 216 fr.
En Danemark 218 fr.
En Suède 220 fr.
En Norvège 222 fr.
En Pologne 224 fr.
En Prusse 226 fr.
En Autriche 228 fr.
En Hongrie 230 fr.
En Belgique 232 fr.
En Suisse 234 fr.
En Allemagne 236 fr.
En Danemark 238 fr.
En Suède 240 fr.
En Norvège 242 fr.
En Pologne 244 fr.
En Prusse 246 fr.
En Autriche 248 fr.
En Hongrie 250 fr.
En Belgique 252 fr.
En Suisse 254 fr.
En Allemagne 256 fr.
En Danemark 258 fr.
En Suède 260 fr.
En Norvège 262 fr.
En Pologne 264 fr.
En Prusse 266 fr.
En Autriche 268 fr.
En Hongrie 270 fr.
En Belgique 272 fr.
En Suisse 274 fr.
En Allemagne 276 fr.
En Danemark 278 fr.
En Suède 280 fr.
En Norvège 282 fr.
En Pologne 284 fr.
En Prusse 286 fr.
En Autriche 288 fr.
En Hongrie 290 fr.
En Belgique 292 fr.
En Suisse 294 fr.
En Allemagne 296 fr.
En Danemark 298 fr.
En Suède 300 fr.
En Norvège 302 fr.
En Pologne 304 fr.
En Prusse 306 fr.
En Autriche 308 fr.
En Hongrie 310 fr.
En Belgique 312 fr.
En Suisse 314 fr.
En Allemagne 316 fr.
En Danemark 318 fr.
En Suède 320 fr.
En Norvège 322 fr.
En Pologne 324 fr.
En Prusse 326 fr.
En Autriche 328 fr.
En Hongrie 330 fr.
En Belgique 332 fr.
En Suisse 334 fr.
En Allemagne 336 fr.
En Danemark 338 fr.
En Suède 340 fr.
En Norvège 342 fr.
En Pologne 344 fr.
En Prusse 346 fr.
En Autriche 348 fr.
En Hongrie 350 fr.
En Belgique 352 fr.
En Suisse 354 fr.
En Allemagne 356 fr.
En Danemark 358 fr.
En Suède 360 fr.
En Norvège 362 fr.
En Pologne 364 fr.
En Prusse 366 fr.
En Autriche 368 fr.
En Hongrie 370 fr.
En Belgique 372 fr.
En Suisse 374 fr.
En Allemagne 376 fr.
En Danemark 378 fr.
En Suède 380 fr.
En Norvège 382 fr.
En Pologne 384 fr.
En Prusse 386 fr.
En Autriche 388 fr.
En Hongrie 390 fr.
En Belgique 392 fr.
En Suisse 394 fr.
En Allemagne 396 fr.
En Danemark 398 fr.
En Suède 400 fr.
En Norvège 402 fr.
En Pologne 404 fr.
En Prusse 406 fr.
En Autriche 408 fr.
En Hongrie 410 fr.
En Belgique 412 fr.
En Suisse 414 fr.
En Allemagne 416 fr.
En Danemark 418 fr.
En Suède 420 fr.
En Norvège 422 fr.
En Pologne 424 fr.
En Prusse 426 fr.
En Autriche 428 fr.
En Hongrie 430 fr.
En Belgique 432 fr.
En Suisse 434 fr.
En Allemagne 436 fr.
En Danemark 438 fr.
En Suède 440 fr.
En Norvège 442 fr.
En Pologne 444 fr.
En Prusse 446 fr.
En Autriche 448 fr.
En Hongrie 450 fr.
En Belgique 452 fr.
En Suisse 454 fr.
En Allemagne 456 fr.
En Danemark 458 fr.
En Suède 460 fr.
En Norvège 462 fr.
En Pologne 464 fr.
En Prusse 466 fr.
En Autriche 468 fr.
En Hongrie 470 fr.
En Belgique 472 fr.
En Suisse 474 fr.
En Allemagne 476 fr.
En Danemark 478 fr.
En Suède 480 fr.
En Norvège 482 fr.
En Pologne 484 fr.
En Prusse 486 fr.
En Autriche 488 fr.
En Hongrie 490 fr.
En Belgique 492 fr.
En Suisse 494 fr.
En Allemagne 496 fr.
En Danemark 498 fr.
En Suède 500 fr.
En Norvège 502 fr.
En Pologne 504 fr.
En Prusse 506 fr.
En Autriche 508 fr.
En Hongrie 510 fr.
En Belgique 512 fr.
En Suisse 514 fr.
En Allemagne 516 fr.
En Danemark 518 fr.
En Suède 520 fr.
En Norvège 522 fr.
En Pologne 524 fr.
En Prusse 526 fr.
En Autriche 528 fr.
En Hongrie 530 fr.
En Belgique 532 fr.
En Suisse 534 fr.
En Allemagne 536 fr.
En Danemark 538 fr.
En Suède 540 fr.
En Norvège 542 fr.
En Pologne 544 fr.
En Prusse 546 fr.
En Autriche 548 fr.
En Hongrie 550 fr.
En Belgique 552 fr.
En Suisse 554 fr.
En Allemagne 556 fr.
En Danemark 558 fr.
En Suède 560 fr.
En Norvège 562 fr.
En Pologne 564 fr.
En Prusse 566 fr.
En Autriche 568 fr.
En Hongrie 570 fr.
En Belgique 572 fr.
En Suisse 574 fr.
En Allemagne 576 fr.
En Danemark 578 fr.
En Suède 580 fr.
En Norvège 582 fr.
En Pologne 584 fr.
En Prusse 586 fr.
En Autriche 588 fr.
En Hongrie 590 fr.
En Belgique 592 fr.
En Suisse 594 fr.
En Allemagne 596 fr.
En Danemark 598 fr.
En Suède 600 fr.
En Norvège 602 fr.
En Pologne 604 fr.
En Prusse 606 fr.
En Autriche 608 fr.
En Hongrie 610 fr.
En Belgique 612 fr.
En Suisse 614 fr.
En Allemagne 616 fr.
En Danemark 618 fr.
En Suède 620 fr.
En Norvège 622 fr.
En Pologne 624 fr.
En Prusse 626 fr.
En Autriche 628 fr.
En Hongrie 630 fr.
En Belgique 632 fr.
En Suisse 634 fr.
En Allemagne 636 fr.
En Danemark 638 fr.
En Suède 640 fr.
En Norvège 642 fr.
En Pologne 644 fr.
En Prusse 646 fr.
En Autriche 648 fr.
En Hongrie 650 fr.
En Belgique 652 fr.
En Suisse 654 fr.
En Allemagne 656 fr.
En Danemark 658 fr.
En Suède 660 fr.
En Norvège 662 fr.
En Pologne 664 fr.
En Prusse 666 fr.
En Autriche 668 fr.
En Hongrie 670 fr.
En Belgique 672 fr.
En Suisse 674 fr.
En Allemagne 676 fr.
En Danemark 678 fr.
En Suède 680 fr.
En Norvège 682 fr.
En Pologne 684 fr.
En Prusse 686 fr.
En Autriche 688 fr.
En Hongrie 690 fr.
En Belgique 692 fr.
En Suisse 694 fr.
En Allemagne 696 fr.
En Danemark 698 fr.
En Suède 700 fr.
En Norvège 702 fr.
En Pologne 704 fr.
En Prusse 706 fr.
En Autriche 708 fr.
En Hongrie 710 fr.
En Belgique 712 fr.
En Suisse 714 fr.
En Allemagne 716 fr.
En Danemark 718 fr.
En Suède 720 fr.
En Norvège 722 fr.
En Pologne 724 fr.
En Prusse 726 fr.
En Autriche 728 fr.
En Hongrie 730 fr.
En Belgique 732 fr.
En Suisse 734 fr.
En Allemagne 736 fr.
En Danemark 738 fr.
En Suède 740 fr.
En Norvège 742 fr.
En Pologne 744 fr.
En Prusse 746 fr.
En Autriche 748 fr.
En Hongrie 750 fr.
En Belgique 752 fr.
En Suisse 754 fr.
En Allemagne 756 fr.
En Danemark 758 fr.
En Suède 760 fr.
En Norvège 762 fr.
En Pologne 764 fr.
En Prusse 766 fr.
En Autriche 768 fr.
En Hongrie 770 fr.
En Belgique 772 fr.
En Suisse 774 fr.
En Allemagne 776 fr.
En Danemark 778 fr.
En Suède 780 fr.
En Norvège 782 fr.
En Pologne 784 fr.
En Prusse 786 fr.
En Autriche 788 fr.
En Hongrie 790 fr.
En Belgique 792 fr.
En Suisse 794 fr.
En Allemagne 796 fr.
En Danemark 798 fr.
En Suède 800 fr.
En Norvège 802 fr.
En Pologne 804 fr.
En Prusse 806 fr.
En Autriche 808 fr.
En Hongrie 810 fr.
En Belgique 812 fr.
En Suisse 814 fr.
En Allemagne 816 fr.
En Danemark 818 fr.
En Suède 820 fr.
En Norvège 822 fr.
En Pologne 824 fr.
En Prusse 826 fr.
En Autriche 828 fr.
En Hongrie 830 fr.
En Belgique 832 fr.
En Suisse 834 fr.
En Allemagne 836 fr.
En Danemark 838 fr.
En Suède 840 fr.
En Norvège 842 fr.
En Pologne 844 fr.
En Prusse 846 fr.
En Autriche 848 fr.
En Hongrie 850 fr.
En Belgique 852 fr.
En Suisse 854 fr.
En Allemagne 856 fr.
En Danemark 858 fr.
En Suède 860 fr.
En Norvège 862 fr.
En Pologne 864 fr.
En Prusse 866 fr.
En Autriche 868 fr.
En Hongrie 870 fr.
En Belgique 872 fr.
En Suisse 874 fr.
En Allemagne 876 fr.
En Danemark 878 fr.
En Suède 880 fr.
En Norvège 882 fr.
En Pologne 884 fr.
En Prusse 886 fr.
En Autriche 888 fr.
En Hongrie 890 fr.
En Belgique 892 fr.
En Suisse 894 fr.
En Allemagne 896 fr.
En Danemark 898 fr.
En Suède 900 fr.
En Norvège 902 fr.
En Pologne 904 fr.
En Prusse 906 fr.
En Autriche 908 fr.
En Hongrie 910 fr.
En Belgique 912 fr.
En Suisse 914 fr.
En Allemagne 916 fr.
En Danemark 918 fr.
En Suède 920 fr.
En Norvège 922 fr.
En Pologne 924 fr.
En Prusse 926 fr.
En Autriche 928 fr.
En Hongrie 930 fr.
En Belgique 932 fr.
En Suisse 934 fr.
En Allemagne 936 fr.
En Danemark 938 fr.
En Suède 940 fr.
En Norvège 942 fr.
En Pologne 944 fr.
En Prusse 946 fr.
En Autriche 948 fr.
En Hongrie 950 fr.
En Belgique 952 fr.
En Suisse 954 fr.
En Allemagne 956 fr.
En Danemark 958 fr.
En Suède 960 fr.
En Norvège 962 fr.
En Pologne 964 fr.
En Prusse 966 fr.
En Autriche 968 fr.
En Hongrie 970 fr.
En Belgique 972 fr.
En Suisse 974 fr.
En Allemagne 976 fr.
En Danemark 978 fr.
En Suède 980 fr.
En Norvège 982 fr.
En Pologne 984 fr.
En Prusse 986 fr.
En Autriche 988 fr.
En Hongrie 990 fr.
En Belgique 992 fr.
En Suisse 994 fr.
En Allemagne 996 fr.
En Danemark 998 fr.
En Suède 1000 fr.

Pour les ABONNEMENTS et les ADRESSES s'adresser

AG. RÉDACTEUR DE LA PRESSE.

Imprimerie du Gouvernement.

PRIS DES ANNONCES (au comptant):

Les 20 premières lignes 20 fr. par ligne.
Au-dessus de 20 lignes, 15 fr. par ligne.
Les annonces répétées au moins la moitié de prix de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Nomination. — Arrêt administratif.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Courrier d'Europe. — Le premier âge des colonies françaises (suite). — Mouvements du port. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE.

Par décision de M. le Commandant Commissaire Impérial en date du 14 novembre 1868, M. Bos, lieutenant du vaisseau, a été nommé Résident de l'île Moorea, à compter du 31 octobre, en remplacement de M. Servan.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR.

Service des Contributions.

POSTE AUX LETTRES.

Le transport de l'Etat *Chacert* partira pour San Francisco vendredi prochain 27 du courant, emportant le courrier pour l'Europe et les deux Amériques.

Le bureau pour la délivrance des timbres-poste sera fermé la veille du départ à 5 heures; le sac de la correspondance sera levé à 8 heures.

Le transport de l'Etat *Euragale* est arrivé de San Francisco le 19 novembre, ayant à bord le courrier d'Europe. Les derniers journaux reçus de Paris portent la date du 7 septembre.

On désire avoir des renseignements sur le sieur Pellegrini (François), né à Rio Ferrajo, fils d'Elie, fils d'Ambroise et de Fojana (Jeanne-Mirrie).

Cet individu s'est embarqué à Toulon le 3 mai 1843 sur la frégate *Corvet*, pour se rendre aux îles Marquises et y travailler comme moulin au service du génie. Depuis cette époque il n'a pas donné de ses nouvelles à sa famille.

Les personnes qui seraient en mesure de donner quelques renseignements au sujet du sieur Pellegrini sont priées de vouloir bien les adresser au secrétaire de l'Ordonnateur.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

L'administration prévient le public que les pièces divisionnaires d'argent de fabrication antérieure au 14 janvier 1866 cessent d'avoir cours à dater du 1^{er} janvier 1869.

Les détenteurs sont informés que ces pièces seront reçues dans les caisses du Trésor en échange de pièces nouvelles frappées conformément à la loi précitée.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Avis aux navigateurs.

Quelques jours avant le départ de l'*Euragale* de San Francisco, il a été signalé un banc de roches à fleur d'eau à 72 milles dans l'O.-S.O. du feu des Farallons.

Courrier d'Europe.

La session du Corps législatif a été close le 28 juillet, à l'issue de la séance. Le 27 ont été votés le budget ordinaire de 1869, le budget extraordinaire de 1869, et le budget rectificatif de 1868. Le projet de loi relatif à un emprunt de 440 millions a été discuté et adopté dans la dernière séance.

La clôture du Sénat a eu lieu le 29, après l'adoption des mêmes budgets et de l'emprunt.

La reine d'Angleterre, arrivée récemment à Paris le 6 août au matin, est repartie le soir se rendant en Suisse.

A l'occasion de la fête nationale du 14 août, sur des propositions de l'amiral ministre de la marine et des colonies, 149 marins, militaires ou autres individus subissant des condamnations prononcées par des divers juridictions maritimes, ont participé aux effets de la clémence impériale. Sa Majesté a daigné faire grâces 70 d'entre eux et accorder des réductions de peines aux 79 autres.

L'Empereur a pu, le 14 août, une grande revue des gardes nationales de la Seine, de la garde impériale et du 1^{er} corps d'armée. La population s'est portée en foule sur le terrain de la revue; elle a applaudi aux cris de *Vive l'Empereur!* aux chaleureux acclamations de la garde nationale et de l'armée.

On écrit de la Rochelle: L'amiral ministre de la marine, arrivé dans nos murs dimanche soir pour présider le conseil général, est allé visiter lundi, dans la matinée, la verrerie-école *Bouga-sille*, installée dans le port. Des exercices de voiles, de canon d'infanterie, ont été exécutés devant Son Excellence avec beaucoup

d'ordre et d'entrain. Le ministre a paru fort satisfait de la bonne tenue de l'école et de l'instruction des élèves.

Dans l'après-midi, Son Excellence s'est rendue en rade où se trouvait mouillée la division commandée du contre-amiral d'Honnay, composée des frégates *Savoie*, *Flandre*, *Gauloise*, de l'avis *Corse*, et du brick à voile *Boucanier*. Le ministre a visité la *Savoie* et le *Corse*, et s'est ensuite rendu à bord de la *Flandre*, où il a ordonné un exercice à feu, qui lui a fourni l'occasion d'apprécier encore notre nouvelle artillerie. Il a été reçu à bord de tous les navires par de vives acclamations.

La conférence qui s'est réunie à Vienne le 13 juin dernier, pour procéder à la première révision périodique de la convention télégraphique internationale du 17 mai 1865, vient de terminer ses travaux. A l'exception des Etats Pontificaux qui avaient déclaré accepter d'avance les décisions anglaises on s'arrêtera, tous les Etats d'Europe s'y étaient fait représenter, et avec eux, l'Italie et la Perse. Elle se composait de délégués de l'Allemagne du Nord, de l'Autriche et de la Hongrie, de l'Italie, de la Bavière, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grande-Bretagne (pour les Indes Anglaises), de la Grèce, de l'Italie, de la Lombardie, de la Perse, du Portugal, des Principautés-Unies, de la Russie, de la Serbie, de la Suède, de la Suisse, de la Turquie et du Wurtemberg.

Les règles du service télégraphique international ont reçu, après de longues et utiles discussions, les modifications qu'avait pu suggérer une pratique de trois années. Malgré la modification des tarifs insérés dans la convention de 1865, les taxes de quelques-uns des Etats de l'Europe ont encore été abaissées. L'attention particulière de la conférence s'est, en outre, portée sur l'échange des correspondances avec les Indes; le tarif de ces correspondances a été considérablement abaissé. Les tarifs des communications directes, telles que la dépêche de Londres à Calcutta est réduite de 120 à 71 fr., et d'ici à cette époque, les communications directes, par le service de l'Europe aux Indes par des communications sûres et rapides. Toutes ces améliorations sont complètes par l'installation d'un nouveau télégraphe international, a été destinée à servir de lien entre toutes les administrations, en centralisant tous les renseignements statistiques et autres qui peuvent intéresser le service commun, pour les coordonner et les répartir entre tous les offices des Etats contractants. L'administration suisse a été chargée d'organiser ce bureau international, qui sera certainement l'une des innovations les plus heureuses de la conférence de Vienne.

LE PREMIER AGE DES COLONIES FRANÇAISES.

voir le *Messenger* du 11 novembre.

II. — 1523-1534.

Jusqu'à l'époque où nous sommes parvenus, les provinces et leurs habitants avaient librement poursuivi leurs projets de commerce extérieur, de navigation et de colonisation, sans que la royauté y intervint. Chaque province négociait pour elle-même, chaque armateur, seul ou en compagnie d'associés, pour son propre compte et à son gré. Tout entier à la lutte contre l'étranger, on ne se préoccupait pas des vœux de la couronne, occupée de constituer l'unité nationale pour mieux affermir leur pouvoir, les rois n'avaient pas eu le temps de songer à la politique extérieure et économique de la France. Au delà de nos frontières, ils n'avaient poursuivi que les conquêtes de la guerre, comme Charles VIII et Louis XII en Italie; ils avaient ignoré ou méconnu celles de la paix. Sans qu'ils y aient songé, le pape Alexandre IV, par une bulle de délimitation (1493), avait partagé le monde nouveau, qui ne découvrait à l'orient et l'occident, entre l'Espagne et le Portugal. Fils aînés de l'Eglise, les rois de France s'étaient laissés silencieusement dépouiller par une puissance qui confondait indistinctement le temporel et le spirituel du profit de leurs vœux cadets.

François I^{er} fut le premier de nos rois qui, tout accablé qu'il fut par les soins de ses luttes contre Charles-Quint, prit souci des envahissements des Portugais et des Espagnols en dehors de l'Europe. Il spécifiait les choses de la mer, la création du Havre l'aité; mais désirant éviter tout conflit avec les Portugais et les Espagnols, il tourna ses vœux vers le Nord. Dès l'année 1523, il mit aux ordres du Florentin Verazzano, qui avait déjà fréquenté les Diéppeis, quatre navires pour aller à la découverte d'un passage d'Europe en Chine par le nord-ouest, — problème géographique et maritime qui était un des principaux mobiles de l'ambition maritime. — Le pouvoir de prendre possession des terres que l'on découvrirait, une tempête ayant arrêté et dispersé ses navires dans les eaux d'Europe, Verazzano ne put partir que l'année suivante, avec un seul navire. Il atteignit la partie d'Amérique vers le 31^{er} degré de latitude, au nord de la Floride, et la remonta jusqu'au 50^{er} degré. Il reconstruisit les bouches du Saint-Laurent et l'île de Terre-Neuve. Il prit possession pour le roi de toute la côte des Etats-Unis actuels, depuis la Caroline du Sud jusqu'au Maine inclusivement, et en outre de l'Acadie et du cap Beclin. A cette vaste étendue de pays il donna le nom de Nouvelle-France.

De retour en France au mois de juillet 1524, Verazzano rendit compte de ses découvertes au roi, qui l'encouragea à une troisième voyage; lequel lui fut fatal.

C'est au dix ans après que François I^{er} put reprendre ses projets de l'Amérique colonisation. « Et qui dit-il paisiblement, et le roi de Portugal partageant l'Amérique française, et le roi de France l'Amérique, sans vouloir que l'on prenne part comme à la conquête de la Nouvelle-France, l'article du testament d'Adam qui leur donne ce vaste héritage. » Cette loi, son cousin tomba sur un jeune maître de Saint-Malo qui fut plus heureux et plus habile que ses devanciers. Sur les traces de Verazzano, et sans se laisser décourager par sa triste fin, Jacques Cartier, dans un premier voyage exécuté en 1534, atteignit l'île de Terre-Neuve, pénétra dans le détroit de Belle-Ile, longeant la côte du Labrador, reconnut le groupe de la Madeline, mouilla dans la baie des Chaleurs et dans celle de Gaspé, aux abords des bouches du Saint-Laurent. Il revint en France, heureux et fier de ses exploits, qui furent appréciés à leur valeur par ses concitoyens, par le roi, par les grands officiers de la couronne, le vice-amiral Charles de Mouy, sieur de la Meulleville, le grand-amiral Philippe de Chabot. Avec de nouveaux encouragements et d'amples provisions, il repartit l'année suivante la même voile à la tête de trois navires, et s'engageant directement dans le grand fleuve, il en reconnut les bords, les îles, les écueils, remonta jusqu'au village d'Hochelega, sur l'emplacement duquel s'éleva plus tard Montréal, et revint en France au mois de juillet 1536, riche de précieuses informations, mais non sans de cruelles épreuves subies par lui-même et par son équipage. Il avait découvert le Canada et ouvert aux explorateurs l'immense pays qui s'étend depuis la vallée du Saint-Laurent jusqu'à la baie d'Hudson, depuis l'Atlantique jusqu'à l'océan Pacifique, région baignée par cette suite de grands lacs qui en font un des plus riches bassins hydrographiques du globe.

Sur le rapport de Jacques Cartier, François I^{er} décida l'établissement dans ces lieux d'une colonie dont il confia le gouvernement, avec le titre de vice-roi, à un gentilhomme picard, François de la Roche, sieur de Roberval. Muni de ses instructions, l'artillerie repartit, en 1541, pour un troisième voyage, où il consolida et développa ses entreprises antérieures. Bientôt il entra en France, où il acheva ses jours à une date inconnue. La justice de l'histoire honore en lui non-seulement le découvreur du Canada, mais le promoteur, sinon le fondateur même de la colonisation canadienne. Aussi la ville de Saint-Malo, qui l'a vu naître, a-t-elle bien raison de lui consacrer un jour à quelques années, dans une fête locale, sa gloire même. La France entière doit s'associer à cet hommage, car Jacques Cartier, en ouvrant dans cette région de l'Amérique septentrionale des voies tout à fait nouvelles et destinées à un avenir si fécond, a valu au drapeau de sa patrie un bonheur impayable.

Dans son retour en France, Cartier fut rencontré, au havre de Saint-Jean de Terre-Neuve, par Roberval, qui, de sa personne, conduisit au Canada un noyau de colons et de soldats pour lesquels il construisit le poste de France-Roy, bientôt abandonné.

Dans ce voyage, Roberval avait emmené comme maître-pilote un marin de la Gascogne, Jean-Baptiste des Roches, cette année-là maître dans son art, et qui mérite d'être rappelé à côté de celui de tous ces Français entrepreneurs, car c'est lui qui les mena de Terre-Neuve et du Saint-Laurent sur un parcours de 500 milles, reconnut et releva la côte du Labrador, dressa un routier qui dirigea la navigation depuis l'entrée du détroit de Belle-Ile jusqu'à Québec et Hochelega, encourageant par ce travail au succès des navigations et colonisations ultérieures.

Revenant que la royauté témoignait par ses actes d'une juste, quelque tardive intelligence de la carrière nouvelle qui s'ouvrait devant les peuples modernes, l'initiative privée, qui la première avait ouvert la voie, ne faiblissait pas. C'est sous le règne de François I^{er} que Jean Ango, de Dieppe, fils du marchand que nous avons déjà nommé, devint célèbre et puissant par ses armements, par ses entreprises et ses lointaines expéditions, par ses splendides équipages. Bientôt que le détail des courses où il engageait avec tant d'audace le pavillon de la France et la fortune de sa maison mania à notre histoire maritime, il en reste un témoignage non douteux, outre les chroniques du temps, dans un curieux monument que conserve l'église Saint-Jacques, à Dieppe, c'est une suite de bas-reliefs sculptés en pierre qui retracent les caractères des pays que visitaient les capitaines d'Ango, des épisodes de leurs aventures, des traits de mœurs locales. D'habiles juges y ont reconnu les contours et les habitants de l'Afrique, de l'Asie, de l'Amérique. Ango avait atteint un tel degré de confiance en lui-même qu'il entreprenait de voyager, avec ses seules forces, l'insure qui lui avait fait la marine du Portugal en saisissant l'un de ses navires dans la mer des Indes. Sans demander ni permission ni appui au roi, il lança contre Lisbonne une flotte de dix-sept vaisseaux, et traits de puissance à puissance avec Jean II, roi de Portugal.

Bien que Jean Ango, ébloui par la richesse et les honneurs, ait

commis dans sa vieillesse des fautes qui le rabaissent, la chambre de commerce de Dieppe, justement fière d'un si vaillant ancêtre, le Jacques Cartier du xvi^e siècle, chargé l'abbé Cochet, l'un des plus savants antiquaires de cette Normandie qui en possède tant, de retrouver ses restes, que l'on savait ensevelis dans l'église Saint-Jacques. La mission fut heureusement remplie; l'écroulement fait retrouvé le 28 septembre 1859, et une solennité locale rappela aux habitants de Dieppe une mémoire qui marque le plus bel temps de leur histoire.

C'est probablement à Jean Ango qu'appartenait un navire français que des indices certains nous montrent dans les eaux de Canton en 1521, sans aucun détail qui permette d'en apprécier le port d'armement et la destination; et trois autres navires portant même pavillon, qui sillonnèrent en 1527 les mers de l'Inde, touchant à Madagascar, à Diu, à Sumatra. C'est Jean Ango certainement qui envoya vers les îles à l'époque d'un de ses pilotes, Jean Parmentier, dont le navire atteignait Sumatra, l'archipel méridional de la mer de Chine, de la géographie et éclairant la liberté des mers. Par là, de simples particularités se montaient plus résolues que François I^{er}, dont Pierre Grignon, le compagnon et l'historien de Parmentier, signale en ces termes la politique réservée : « Il est fort heureux pour ce peuple (le Portugal) que le roi François I^{er} ait eu le courage d'être de bon sens et de courtoisie, car s'il voulait licher tant soit peu la bride aux négociants français, en moins de quatre à cinq ans ceux-ci lui auraient comblé l'amitié et assuré l'obéissance des peuples des nouvelles terres, et cela sans employer d'autres armes que la persuasion et les bons procédés. Les regards de François I^{er} envers les Portugais tenaient, sans doute, à leur emprunt de l'argent. Quant aux paroles de Pierre Grignon, elles reflètent le génie humain et sortable de la France, assurée de lui-même, qui fut en tout temps un de nos meilleurs ressorts de commerce et de colonisation. Ajoutons, pour en finir avec le règne de François I^{er} et montrer cet homme toujours acide la vigueur de l'initiative provinciale, que Rouen rivalisait avec Dieppe, car vers l'année 1535, une compagnie de marchands de cette ville tenta d'établir un commerce régulier avec la Chine, abordée déjà depuis plusieurs années (1517) par la marine française.

JULES DUVAL.

Bulletin de la Compagnie Générale Transatlantique.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE.

Du vendredi 13 au jeudi 19 novembre 1868 inclus.

NAVIRES DE COMMERCE ENTRÉS.

- 10 novembre. Aviso à vapeur D'Entrecasteaux, commandé par M. d'Entraud, lieutenant de vaisseau, ven. de Taras et Tanna.
- 17 novembre. Transat à vapeur Transatlantique, commandé par M. Paragon, lieutenant de vaisseau, ven. de San Francisco en 29 jours.
- 12 novembre. Catre local Bus, patron Legoux, ven. de Moorea en 1 jour.

- 16 novembre. Cabot de Protect, Margueret, de 12 ton., pat. Paul, ven. d'Alamou et de l'île de France.
- 16 novembre. Gou. anglaise Nere, de 91 ton., cap. John Harrison, ven. d'Auckland en 24 jours.
- 17 novembre. Cabot de Protect, Fortes, de 18 ton., pat. Thomas, ven. de Moorea en 1 jour.

NAVIRES DE COMMERCE SORTIS.

- 16 novembre. Aviso à vapeur D'Entrecasteaux, commandé par M. d'Entraud, lieutenant de vaisseau, all. à Taras.
- 16 novembre. Corvette anglaise Scout, de 30 canons, commandant Price, all. à Rapa et Valparaiso.

CATRE LOCAL SORTI.

- 17 novembre. Catre local Bus, de 41 ton., pat. Legoux, all. à Moorea.

BATIMENTS SUR RADE.

DE COMMERCE.

- 1 août. Transat à voiles Cheser, commandé par M. Girardin, lieutenant de vaisseau.
- 22 septembre. Transat à voiles Dorade, commandé par M. de Samin, lieutenant de vaisseau.
- 10 novembre. Aviso à vapeur D'Entrecasteaux, commandé par M. d'Entraud, lieutenant de vaisseau.
- 10 novembre. Transat à voiles Europa, commandé par M. Paragon, lieutenant de vaisseau.

DE COMMERCE.

- 9 avril. Bat. ap. de Protect, Arde, de 109 ton., cap. Martin.
- 20 octobre. Transat-barque anglaise Warren, de 240 ton., cap. Duss.
- 2 novembre. Trois-mâts barque de Protect, Jonin, de 174 ton., cap. M. Leclerc.
- 6 novembre. Trois-mâts français Coy du village, de 233 ton., cap. Granger.
- 16 novembre. Cabot de Protect, Margueret, pat. Paul.
- 16 novembre. Gou. anglaise Nere, de 91 ton., cap. John Harrison.
- 17 novembre. Cabot de Protect, Fortes, de 18 ton., pat. Thomas.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

VENTE OU LOCATION DE TERRES. — NOO AAA ET TE TARAHO AAA PENA

L'Indigène Tavae a Affranchi, devenant à Papeete, et dans l'intention de vendre à M. Johnston la moitié de la terre Teatata, situés dans le district de l'île, sous-district de Niamou.

L'Indigène Tavae a Affranchi, devenant à Papeete, et dans l'intention de vendre à M. A. Fournier, par le terrain nécessaire pour faire un chemin passant sur sa terre Aava, sis à Pape et non inscrite, pour aller rejoindre la propriété de l'acheteur, sise dans le même district. 21-23 novembre.

T'opu nei Tavae a Affranchi, e hia i Papeete, i te hoo aia i Miti Johnston i te hoo aia o te fenua ra i Teatata, i te vai i to i mataiaina ra i Pape, i te mataiaina i te o i Mataiaina.

T'opu nei te te mataiaina aia i Papeete, i te hoo aia i Miti Johnston i te hoo aia o te fenua ra i Teatata, i te vai i to i mataiaina ra i Pape, i te mataiaina i te o i Mataiaina.

THE BRITISH AND GENERAL MARINE INSURANCE COMPANY (Limited)

LIVERPOOL AND LONDON

Capital : ONE MILLION pounds sterling
Risks taken and losses made payable in San Francisco, Honolulu, Victoria (V. I.), Valparaiso, Sydney, Manila, Calcutta, Bombay, Liverpool, London, or in cash at Papeete, by 21-Jan-12 C. WILKINS, Agent.

Paquebots-Poste Français.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

Service de Saint-Nazaire à Colon-Aspinwall

AVEC ESCALES A PORT-DE-FRANCE (MARTINIQUE) ET A SAINT-MARTIN (GUYANES DE FLORENCE).

Correspondances à l'Inde et au Pérou avec les Paquebots des compagnies desservant l'Amérique Centrale et le Pacifique.

Diapars de SAINT-NAZAIRE le 5 de chaque mois.

ET D'ASPINWALL le 8.

Billets de passage et connaissements directs de Saint-Nazaire à San Francisco, et réciproquement.

Prix du passage

De San Francisco à Saint-Nazaire et vice-versa, non compris le transit de l'Inde et du Pérou.

Premières cabines, chambres extérieures. 247 50

Premières cabines, chambres intérieures. 330 00

Secondes. 285 75

Entrepôt. 174 37

Déduction de 25 pour 100 sur les billets d'aller et de retour bons pour une année.

S'adresser à San Francisco :

A M. BLONDIE, Agent de la Pacific Mail S. S. Co., pour diligence des billets et connaissements.

A M. ABEL GUY, correspondant de la Compagnie Générale Transatlantique, pour renseignements et informations.