

MESSAGER DE TAHITI.

Journal Officiel des Etablissements français de l'Océanie,

PARAISANT TOUS LES VENDREDIS A 3 HEURES DU SOIR

MAHARU 22. — N° 37.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana pae 12 tetema 1873.

PRIS DE L'ABONNEMENT (payable d'avance)

1^{re} an. 12 fr.
6^{re} mois 6 fr.
3^{re} mois 3 fr.
En numéraire ou en nature.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

PRIS DES ANNONCES (se comptant)

Les 20 premières lettres 25 c. la ligne.
Au-dessus de 20 lignes 20 c. la ligne.
Les annonces répétées se paient la moitié de prix de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Rapport et décret sur le jaugeage des navires. — *Navigation, etc.* — *Arts administratifs.*
PARTIE NON OFFICIELLE. — *Journal de la Pérouse.* — *Bulletin télégraphique.* — *Situation de la colonie agricole du 1^{er} septembre 1873.* — *Mouvement commercial.* — *Annuaire hydrographique.* — *Mouvement du port.* — *Autres.*

PARTIE OFFICIELLE

RAPPORT concernant le décret du 24 mai 1873 sur le jaugeage des navires.

Monsieur le Préfet, — Le décret du 24 décembre dernier prescrit l'application, à dater du 1^{er} juin prochain, de la méthode anglaise de jaugeage connue sous le nom de méthode Moorsen. J'ai l'honneur de soumettre à votre signature un second décret qui détermine les procédés d'exécution de cette nouvelle méthode.

Pour les navires à voiles, ces procédés sont exactement conformes à ceux de l'administration anglaise, qui ont été étudiés sur les lieux par une commission spéciale.

Pour les navires à vapeur, le nouveau décret reproduit également les dispositions que l'administration anglaise a appliquées pendant plusieurs années. Mais, à la suite de contestations judiciaires, les navires à vapeur se trouvent replacés aujourd'hui en Angleterre sous le régime qui résultait de l'article 23 de l'acte du 18 août 1854. Il m'a paru équitable que le même régime soit étendu à nos navires. Le décret porte en conséquence qu'il sera facultatif aux armateurs et aux consignataires des navires d'exclamer le bénéfice de l'article 23 de l'acte du 18 août 1854.

D'après l'article 3 du décret du 24 décembre, les navires qui composent l'effectif actuel de notre marine devaient être soumis au nouveau jaugeage à leur premier retour dans nos ports. On a représenté que cette prescription pourrait devenir gênante pour notre commerce. En Angleterre, la méthode Moorsen n'a été obligatoire que pour les navires neufs. L'Allemagne, qui vient, comme nous, d'adopter cette méthode, a admis pour les navires déjà construits un surcroît d'application de cinq ans. J'ai pensé que notre marine avait droit à des facilités analogues. Aux termes de l'article 23 du nouveau décret, il est accordé des délais gradués, suivant le tonnage des navires actuellement existants, pour le renouvellement des papiers de bord.

Au moment de la mise en vigueur de l'acte de 1854, l'administration anglaise a eu le soin d'expliquer que la méthode Moorsen a pour objet de déterminer non pas le port, mais le volume intérieur des navires. Il me paraît utile que la même explication soit donnée aujourd'hui pour prévenir tout malentendu. Dans la méthode Moorsen, le tonnage de jauge est un volume de 100 pieds cubes en mesure anglaise, de 2 mètres cubes 83 centimètres en mesures françaises. A l'avenir la jauge officielle exprimera par conséquent le nombre de volumes de 2 mètres cubes 83 centimètres qu'un navire entièrement vide pourra contenir.

Veuillez agréer, etc.

Le ministre de l'agriculture et du commerce,
E. TEISSERENC DE BORT.

DECRET fixant les règles de jaugeage des navires de commerce.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce :

Vu l'article 3^o du décret du 24 décembre 1872, qui rend applicable, en France, la méthode de jaugeage établie en Angleterre,

DECRET :

Art. 1^{er}. Les navires de commerce sont jugés d'après les règles déterminées ci-après :

RÈGLE 1^{re}. — POIR LES NAVIRES VIEUX.

Longueur.

Art. 2. — La longueur pour le tonnage des navires ayant un ou plusieurs ponts est prise :

Sur le pont supérieur, pour les navires à un ou deux ponts ;
Sur le second pont à partir de la cale, pour les navires ayant plus de deux ponts.

Cette longueur est mesurée de tête en tête, en dedans du vaigrage, à la face supérieure du pont de tonnage ; on en retranche ensuite des quantités correspondantes l'une à l'éclanchement de l'étrave sur la partie comprise dans l'épaisseur du bordé du pont, et l'autre à la queue de l'arrière, sur une hauteur égale à l'épaisseur du bordé du pont augmentée du tiers du bouge du bau.

Division de la longueur.

Art. 3. En vue de calculer les aires des différentes sections transversales qui sont nécessaires pour établir le volume intérieur du

navire, la longueur définie à l'article 1^{er} est divisée conformément au tableau ci-après :

LONGUEUR TOTALE DES NAVIRES.	Nombre de divisions à effectuer.
1 ^{re} classe, 15 mètres ou moins.	4
2 ^e classe, de 15 mètres exclusivement à 27 mètres inclusivement.	6
3 ^e classe, de 27 mètres exclusivement à 45 mètres inclusivement.	8
4 ^e classe, de 45 mètres exclusivement à 69 mètres inclusivement.	10
5 ^e classe, plus de 69 mètres.	12

Hauteurs des sections transversales.

Art. 4. — A chacune des divisions de la longueur, on mesure le creux ou la hauteur de chaque section, depuis un point marqué au tiers du bouge du pont en contre-bas du can supérieur du barrot, jusque sur le vaigrage du fond à côté de la carlingue.

Division des hauteurs.

Art. 5. Les hauteurs de toutes les sections transversales sont partagées en quatre parties égales lorsque celle de la section milieu est de 5 mètres ou moins, et en six parties égales lorsque celle de la section milieu excède 5 mètres.

Largeurs des sections transversales.

Art. 6. A chacune des points de division de la hauteur de chaque section (les points extrêmes compris), on mesure la largeur du navire en dedans du vaigrage.

Chaque largeur est multipliée (n° 1, 2, 3, etc.) à partir du pont de tonnage, et l'on multiplie :

Par 1, les largeurs n° 1 et 5 (points extrêmes).

Par 4, les largeurs n° 2 et 4.

Par 2, les largeurs n° 3.

Lorsque la hauteur est de 5 mètres ou moins.

Par 1, les largeurs n° 1 et 7 (points extrêmes).

Par 4, les largeurs n° 2, 4 et 6.

Par 2, les largeurs n° 3 et 5.

Lorsque la hauteur est de plus de 5 mètres.

Aire des sections.

Art. 7. Le total des produits ci-dessus est multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la hauteur. Le résultat donne l'aire de la section.

Volume des navires et tonnage officiel.

Art. 8. Les sections transversales sont numérotées (1, 2, 3, etc.) à partir de l'avant ; on multiplie :

La première et la dernière section par 1 ;

Les sections des numéros pairs par 4 ;

Et les sections des numéros impairs (la première et la dernière exceptées) par 2.

Le total de ces produits, multiplié par le tiers de l'intervalle entre les sections, donne le volume en mètres cubes de l'espace mesuré. Le tonnage du volume principal est obtenu en divisant ce volume par 2.83.

Navires non pontés.

Art. 9. Dans les navires non pontés, l'extrémité supérieure des vaires de bordage est considérée comme la limite de l'espace à mesurer.

La longueur est mesurée et divisée comme si un pont supérieur régnait à la hauteur du can supérieur de ces bordages, et les profondeurs des sections correspondantes à chaque point de division de la longueur sont prises à partir des lignes transversales marquées d'un bord à l'autre à cette hauteur.

Navires ayant plus de deux ponts.

Art. 10. Lorsque le navire a un troisième pont, le volume compris entre ce troisième pont et le pont de tonnage est déterminé de la manière suivante :

On mesure la longueur de l'entre-pont, au milieu de la hauteur, depuis le vaigrage sur ou à côté de l'étrave, jusqu'au revêtement intérieur de l'éclanchement de poupe.

Cette longueur est divisée en autant de parties qu'il en a été fait pour le deuxième pont. A chacune des points de division, ainsi qu'aux points extrêmes, on mesure la largeur au milieu de la hauteur. Les largeurs sont numérotées (1, 2, 3, 4, etc.) à partir de l'avant. On multiplie par 1 la première et la dernière, par 4 celles ayant des numéros pairs, et par 2 celles ayant des numéros impairs (la première et la dernière exceptées). Le total de ces produits, multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne horizontale de l'entre-pont. On obtient ensuite le volume de l'entre-pont en multipliant cette aire par la hauteur moyenne, et ce volume, divisé par 2.83, représente le tonnage à ajouter au tonnage principal (article 8). Si le navire a plus de trois ponts, le volume et le tonnage des entre-ponts supérieurs sont calculés de la même manière et ajoutés au tonnage principal.

Daupettes, gaillards, tenguers, rouffes, etc.

Art. 11. S'il existe des daupettes, gaillards, tenguers, rouffes ou toute autre construction permanente ou formée pouvant recevoir du chargement ou des vivres, ou servir de logement pour l'équipage

ou les machines, le tonnage en est pareillement ajouté au tonnage principal.

Il est calculé de la manière suivante :

1° Quand les contours sont formés par des surfaces courbes, on mesure l'aire du longeur moyen de chaque compartiment. On prend le milieu de cette longueur. A ce point, ainsi qu'aux deux extrémités, on mesure, à la moitié de la hauteur, la largeur du compartiment. On multiplie par 4 la largeur du milieu ; on y ajoute les largeurs aux points extrêmes ; le total multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne horizontale du compartiment. On mesure alors la hauteur moyenne ; on la multiplie par l'aire moyenne.

2° Quand les contours sont entièrement formés par des surfaces planes, on mesure le volume en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes de chaque compartiment.

L'opération est effectuée pour chaque compartiment distinct.

Dans les deux cas, on divise les volumes obtenus par 2.83 pour avoir le tonnage à ajouter au tonnage principal.

Toutefois s'il s'agit de compartiments exclusivement affectés à l'équipage, au-dessous ou au-dessus du pont supérieur, et n'excédant pas la vingtième du total du navire, il n'y a pas à les comprendre dans le tonnage total, et s'ils excèdent en vingtième, il faut les compter que de l'excédant.

Il n'y a pas à comprendre dans le tonnage les abris établis sur le pont pour les passagers et admis pour cette destination par l'administration des douanes.

Epaisseur du vaigrage.

Art. 12. Dans la mesure de la longueur, de la largeur et de la hauteur du volume principal ou les autres espaces, on doit ramener à l'épaisseur moyenne les vaigrages qui dépassent cette épaisseur. Quand le vaigrage mesure au qu'il ne doit pas être doublé à mesure, la longueur et la largeur sont comptées à partir de la mesure et la hauteur à partir des varangues.

REGLE II. — POUR LES NAVIRES CHARGÉS.

Art. 13. Lorsque les navires ont leur chargement à bord, ou que, par tout autre motif, ils ne peuvent pas être jaugeés d'après la règle n° 1, on opère comme il suit :

La longueur du navire est prise sur le pont supérieur depuis le trait extérieur de la rablure d'étrave jusqu'à la face arrière de l'étrambord, on en retranche la distance du pont de rencontre de la voûte avec la rablure de l'étrambord à la face arrière de cet étrambord.

On mesure ensuite la plus grande largeur du navire hors-bord et hors-procès.

On marque à l'extérieur et des deux côtés, dans une direction perpendiculaire au plan diamétral, la hauteur du pont supérieur, et l'on fait passer sous le navire une chaîne allant de l'une à l'autre des plus grandes extrémités, on élève la somme au carré, on multiplie le résultat, d'abord, par la longueur déjà prise, et ensuite par le facteur 0.17 (dix-sept centièmes) si le navire est en bois, et par le facteur 0.18 (dix-huit centièmes) si le navire est en fer. Le produit donne le volume en mètres cubes, et l'on obtient le tonnage officiel en divisant par 2.83.

Si au-dessous du pont on voit l'existence des donnettes, gallards, teignes, rouffes ou tout autre compartiment fermé, on en détermine le tonnage en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes et en divisant le produit par 2.83.

Pour les navires à vapeur, il est procédé d'après la règle III ci-après.

REGLE III. — DÉDUCTION POUR LES NAVIRES À VAPEUR.

Principe général de la déduction.

Art. 14. Dans les navires sans par la vapeur ou par toute autre puissance mécanique exigeant une chambre des machines, déduction est faite des espaces occupés par l'appareil moteur ou nécessaires à son fonctionnement, ainsi que de ceux occupés par les magasins ou soutes à charbon, lorsque ces magasins ou soutes sont établis à titre permanent et installés de telle sorte que le charbon puisse être immédiatement versé dans l'emplacement occupé par les machines.

Maximum de la déduction.

Dans aucun cas cette déduction ne peut dépasser 50 p. 100 du tonnage total.

Remarques.

Pour les navires à vapeur exclusivement affectés au remorquage, la déduction est uniformément de 50 p. 100.

Emplacement de l'appareil et des soutes dans la cale.

Art. 15. Selon les dispositions de l'appareil et des soutes à charbon, l'on procède à l'estimation des emplacements qu'occupent, ainsi que de ceux nécessaires au fonctionnement de l'appareil, soit en groupant lesdits emplacements, soit en les mesurant séparément.

Si les emplacements à mesurer comprennent des sections transversales s'étendant d'un bord à l'autre du navire, le cubage est fait comme il suit :

La longueur est mesurée au milieu de l'emplacement ;

Elle est divisée en deux parties égales ;

On mesure jusqu'à la hauteur du pont qui recouvre l'appareil ou les soutes, et, d'après les règles établies aux articles 3, 4 et 5, la section transversale de cet emplacement, au milieu de la longueur et aux deux extrémités.

L'aire de la section du milieu est multipliée par 4. On y ajoute l'aire des deux autres sections. Cette somme, multipliée par le tiers de l'intervalle des sections, donne le volume de l'emplacement.

Si les emplacements à mesurer forment des espaces distincts ou limités dans tous les sens par des cloisons, on détermine le volume de chacun d'eux en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes.

Espaces supérieurs.

Art. 16. Si au-dessus du pont qui recouvre l'appareil et les soutes, il se trouve encore d'autres ponts, et si une partie de ces entre-ponts est réservée soit pour le fonctionnement de la machine, soit pour loger du charbon, soit pour donner accès à l'air ou à la lumière, le volume en est ajouté à celui de l'emplacement des machines. On le

détermine en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes.

Tunnel de l'arbre de l'hélice.

Art. 17. Le cubage du tunnel de l'arbre de l'hélice s'obtient par le produit de la longueur, de la largeur et de la hauteur moyennes.

Tonnage net.

Art. 18. Les volumes des espaces dont la déduction est autorisée sont additionnés. Le total, divisé par 2.83, est déduit du tonnage calculé conformément aux règles 1 et II, et la différence constitue le tonnage net des navires à vapeur.

Changement de destination des espaces intérieurs.

Art. 19. Lorsque les espaces considérés d'abord comme étant affectés à la machine ou au combustible ont été employés à une autre destination, ils doivent être ajoutés au tonnage net des navires.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

Déductions transitoires pour les balances à vapeur.

Art. 20. Tant que les déductions affectées aux machines à vapeur seront calculées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande suivant les dispositions de l'acte du 10 août 1864, les armateurs ou consignataires des navires auront la faculté de profiter des mêmes dispositions, sous la réserve que ces déductions ne pourront pas dépasser 40 p. 100 du tonnage brut total.

On appliquera, dans ce cas, les dispositions ci-après :

Lorsque, dans les navires à roues les espaces occupés par les chaudières et les machines, ainsi que les espaces indispensables pour le fonctionnement des machines et pour donner de l'air et du jour à la chambre des machines, représenteront plus de 30 p. 100 et moins de 30 p. 100 du tonnage total du navire, remise sera faite des 0.37 (trente-sept centièmes) de ce tonnage.

Lorsque dans les navires à hélice les mêmes espaces représenteront plus de 13 p. 100 et moins de 30 p. 100 du tonnage total, remise sera faite de 0.22 (vingt-deux centièmes) de ce tonnage.

Si les espaces désignés ci-dessus ne représentent dans les navires à roues que 20 p. 100 ou moins, et dans les navires à hélice que 13 p. 100 ou moins du tonnage total, la déduction consistera dans le tonnage effectif desdits espaces, avec addition de moitié pour les navires à roues et plus trois quarts pour les navires à hélice.

Quand les mêmes espaces représenteront dans les navires à roues 30 p. 100 ou plus, et dans les navires à hélice 30 p. 100 ou plus du tonnage total, la déduction sera uniformément de 40 p. 100.

La mesure des espaces dont il s'agit aura lieu comme suit, et séparément dans chaque espace distinct :

Espaces au-dessous du pont.

On mesurera la longueur moyenne depuis le sommet de l'étrave jusqu'au vaigrage du fond. La largeur sera mesurée à moitié hauteur à chacune des extrémités et au milieu de la longueur ; si la diminution de l'espace l'exige, on prendra un plus grand nombre de largeurs. On fera la moyenne des largeurs. On mesurera la longueur moyenne entre les cloisons. On multipliera l'une par l'autre la longueur, la largeur et la hauteur moyennes, et le produit donnera le volume de l'espace.

Espaces au-dessus du pont.

Si au-dessus du pont qui recouvre l'appareil il existe des espaces nécessaires au fonctionnement de la machine ou destinés à donner de l'air ou de la lumière, on multipliera l'une par l'autre leur longueur, leur largeur et leur hauteur lorsque chacune de ces dimensions aura contenu, et dans le cas contraire, on fera le produit de la longueur, de la hauteur et de la largeur moyennes.

Tunnel de l'arbre de l'hélice.

Le volume du tunnel de l'arbre de l'hélice s'obtiendra en multipliant l'une par l'autre la longueur, la hauteur et la largeur moyennes.

Déduction devra être faite dans les espaces affectés aux chaudières, aux machines et à leur fonctionnement, de toute portion qui n'aurait pas réellement cette destination.

Les capacités des espaces mesurés séparément seront réunies. Le total, divisé par 2.83, donnera le tonnage de l'ensemble des compartiments occupés par la machine. Le calcul des déductions s'établira en raison de ce tonnage.

DELAIS D'EXÉCUTION.

Navires neufs.

Art. 21. Les dispositions relatives au jaugeage des navires visés dans l'article précédent, à dater du 1^{er} juin 1874, pour tous les navires de construction française ou étrangère qui seront admis à la navigation.

Navires étrangers.

Art. 22. A partir de la même date, les navires étrangers seront jaugeés conformément aux dispositions de l'article 13 du présent décret, et sauf les exceptions résultant des traités ou d'arrangements spéciaux.

Effectif actuel de la marine marchande.

Art. 23. Pour les navires composant l'effectif actuel de la marine française, la nouvelle jauge ne sera obligatoire, avant le tonnage de ces navires, qu'à l'expiration des délais ci-après :

TONNAGE DES NAVIRES.

1.000 tonnes et au-dessus.....	2 ans
De 1.000 à 500 tonnes inclusivement.....	3 ans
De 500 tonnes à 300 tonnes inclusivement.....	4 ans
De 300 tonnes inclusivement à 100 tonnes.....	5 ans
Moins de 100 tonnes.....	6 ans

Le délai accordé pour l'application de la règle n° 1 est à partir du 1^{er} juin 1875.

Toutefois, si, avant l'expiration de ces délais, les navires avaient à recevoir un radoub important, le jaugeage devrait en être effectué à ce moment.

Art. 24. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le minist-

tre des Indigènes sont satisfaits, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des présents traités.

Fait à Versailles, le 28 août 1873.

A. THIERS.

Par le Président de la République :
Le ministre de l'Intérieur et de la Justice,
TERRASSEMENT DE BOIS.

Par ordre de M. le Commandant Commissaire de la République en date du 1^{er} juillet 1873, l'indigène Naea, patron du canot des affaires indigènes, est nommé caporal, mutui canotier, et les nommés Hau, Popoti, Anaelme, Marara et Haimai, canotiers mutui, à compter du 1^{er} juillet 1873.

Mai te au i te faue raa a te Tomana te Auvaio o te Repupitina no te 10 tuiari 1873, ua faatoroa hia o Naea, te maatia i te poti o te mutui haaopo raa ta hia i te mutui mutui faatore poti; e Hau, Popoti, Anaelme, Marara e Haimai, et mutui hoi poti, mai te 1 atu no tuiari 1873.

Par ordre de M. le Commandant Commissaire de la République en date du 19 août 1873, l'indigène Taharuru est nommé mutui-courrier du district de Pare, à compter du 19 août 1873.

Mai te au i te faue raa a te Tomana te Auvaio o te Repupitina no te 10 tuiari 1873, ua faatoroa hia o taata ra o Taharuru et mutui aloi rata no te matetina ra no Pare, et te 19 no atete e taio atu.

Par ordre de M. le Commandant Commissaire de la République en date du 19 août 1873 :

Mai te au i te faue raa a te Tomana te Auvaio o te Repupitina no te 10 tuiari 1873, ua faatoroa hia o taata ra o Taharuru et mutui aloi rata no te matetina ra no Pare, et te 19 no atete e taio atu.

M. le ministre de l'Intérieur et de la Justice, est nommé instituteur de l'école du district de Teahupo; elle jouira à ce titre d'une subside annuelle de 240 francs, imputable au budget indigène.

L'élection de l'indigène Teomai à Haeoroeti comme instituteur de l'école du district de Papeari est approuvée; le ministre ne faisant pas l'école, il sera alloué à Teomai à Haeoroeti une subside annuelle de 120 francs, déduite de celle du ministre.

Ve faatia hia mei te mutui raa i te Tennui a Haeoroeti aloi orometua haapi tamari no te matetina ra no Papeari; no te mea e, aora te orometua aloi i rava i te ohaapi haapi, e auia hia tu no Teomai a Haeoroeti 120 francs i te matetina hoi, o te iiti hia mai no rote i te moni toroa a te orometua.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR

Curatelle aux successions vacantes.

Sont délégués :

- 1^{er} Lebreau-Chuzelle, le 28 août 1873 ;
- 2^e George Flubacker, le 7 juin 1873 ;
- 3^e Hermann Hartwig, le 9 septembre 1873 ;
- 4^e Georges Abby, le 8 septembre 1873.

Les créanciers de ces successions sont priés de produire leurs créances au bureau de la curatelle, rue des Beaux-Arts, dans un délai d'un mois. Les débiteurs sont invités à se libérer dans le même délai.

Le public est prévenu que le jeudi 18 septembre courant, à une heure de relevée, il sera procédé dans le bureau de la curatelle, rue des Beaux-Arts, à la vente aux enchères publiques de divers objets et effets mobiliers, tels que : effets de corps et d'établissement, chapeaux de feutre, de soie noire et de Panama, chemises de laine, lampe à huile de schiste, seuil et baignoire en ferblanc, lampe à alcool, carafon en verre, édicule et oreillers, chaussures diverses, valises et malles de voyage, etc., etc., etc.

La vente se fera au comptant, avec un demi-pour cent en sus pour droits d'enregistrement.

PARTIE NON OFFICIELLE

Souvenir de La Pérouse.

On lit dans le *Morning Herald* de Sydney du 22 juillet :

« Samedi dernier, en réponse à une invitation des résidents français de Sydney, M. l'amiral Rousin, accompagné de son état-major, du consul de France, ainsi que des capitaines des navires de commerce français en ce moment dans notre port, a quitté Cienfuegos à 1 heure de l'après-midi pour se rendre à Botany. Cette excursion, organisée par la population française de notre ville, avait pour but de remercier publiquement le capitaine Thomas Watson des démarches qu'il avait faites auprès de notre gouvernement afin d'obtenir les ressources nécessaires à la réparation et à la conservation du monument élevé en 1820, sur la pointe nord de Botany, pour indiquer l'endroit où le célèbre navigateur La Pérouse s'était arrêté avant d'entreprendre la funeste voyage de Vanikoro où il devait trouver la mort.

« Quoique souffrant d'un très-fort rhume, le capitaine Watson a pu prendre part en personne à l'excursion. Après une légère collation, l'amiral exprima au généreux capitaine les remerciements que, selon lui, il avait si bien mérités. Un toast en son honneur fut ensuite proposé et accueilli avec enthousiasme. Le capitaine y répondit par un discours dans lequel il appela avec à-propos l'attention des personnes présentes sur ce fait intéressant, que les deux points de Botany étaient à jamais restés fameux : l'une par le monument élevé à la mémoire de l'illustre capitaine Cook et l'autre

par celui construit à celle de l'infortuné La Pérouse. Ce rapprochement montre que, même à 16,000 milles de la mère-patrie, tel comme dans l'autre hémisphère, la France et l'Angleterre marchent à l'unisson.

« Le brave capitaine termina sa chaleureuse allocution en proposant aux convives de se joindre à lui pour boire « à la santé de la reine et à une paix éternelle entre les deux nations ». Après avoir énergiquement acclamé ce toast, les invités ont repris le chemin de Sydney en se félicitant du résultat de cette démonstration patriotique. »

BULLETIN TÉLÉGRAPHIQUE

(Dépêches reçues du Courrier de San Francisco)

RUSSIE.

Saint-Petersbourg, 22 juin. — La colonne du général Kauffman s'est emparée de la citadelle de Koshar, sur la rive gauche de la rivière Amis Davi, à 60 milles de Khiva.

— Une dépêche officielle du général Kauffman annonce que la capitale de Khiva a été occupée par les troupes russes le 10 juin. Le Khan s'est enfui à Toudoudou.

Saint-Petersbourg, 5 juillet. — On annonce officiellement que le Khan de Khiva et tous ses ministres qui avaient fui de la capitale à l'approche des troupes russes se sont rendus au général Kauffman en se recommandant à sa clémence. Ils ont été placés sous bonne garde.

Saint-Petersbourg, 13 juillet. — Une dépêche de Khiva annonce que le Khan a fait sa soumission et s'est déclaré vassal de la Russie. Le général Kauffman l'a réplacé sur le trône et a nommé une commission administrative pour l'aider dans son gouvernement pendant l'occupation russe. Le Khan a aboli l'esclavage, et les autorités russes ont télégraphié à Tcheran pour aviser le gouvernement persan d'avoir à faire les préparatifs nécessaires pour recevoir 10,000 esclaves mis en liberté.

NOUVELLES DIVERSES.

Londres, 23 juin. — Une dépêche du bord du *Great Eastern*, datée de dimanche, à 52° 06' de latitude et 37° 58' de longitude, annonce que 1,950 milles de câble sont immergés.

Londres, 25 juin. — Le *Great Eastern* a immergé 1,373 milles de câble. Tout va bien à bord.

Londres, 26 juin. — Une dépêche datée à bord du *Great Eastern* dit : « Nous espérons être à Heart's Content samedi. Morewood a mis nos avions immergés 1,335 milles de câble. »

Heart's Content, 27 juin. — Le *Great Eastern* est en vue. L'extrémité du câble a été transférée à bord du vapeur *Hibernia*.

Londres, 28 juin. — Le *Daily News* rapporte que la commission russe instituée pour développer le commerce de la Russie en Asie fait de grands progrès. Elle recommande l'extension d'une ligne de chemin de fer pour à Tcheran, capitale de la Perse. Le News regarde cette entreprise comme une formidable concurrence au commerce anglais.

Florence, 30 juin. — Des chocs de tremblement de terre ont été ressentis dans tout le nord de l'Italie. Ils ont été très-forts à Venise et à Vérone et ont déterminé une grande panique, mais peu de dommages sérieux aux personnes ou aux propriétés. Une dépêche de Trévise annonce qu'à Felitro, près de Coreglia, à 35 milles au nord de Venise, le tremblement de terre a détruit une église qui a enseveli 38 personnes sous ses ruines. Quatre villages des environs de Victoria ont énormément souffert; 14 personnes ont été tuées et beaucoup d'autres blessées. De grands dommages ont été également faits à la ville de Bellano, 50 milles nord de Venise.

Londres, 30 juin. — Le gouvernement a reçu des dépêches de Samuel Baker, datées de Khartoum, 29 mai. Tout le pays au sud de l'Egypte jusqu'à l'équateur a été annexé au royaume du khédive. Il a battu, accompagné seulement de 105 hommes, un chef africain nommé Onessa. Une route a été ouverte jusqu'à Zaouia. La traite des noirs a été supprimée.

Florence, 3 juillet. — Des dépêches de Bellano disent qu'une nouvelle secousse de tremblement de terre s'est fait sentir ce matin. Le volcan qui se trouve à dix milles de Bellano est en éruption et les eaux du lac bouillonnent.

Londres, 3 juillet. — Dix-huit Norvégiens appartenant à la compagnie allemande de Navigation Arctique ont été trouvés gelés dans une des îles du Spitzberg par une expédition qui avait été envoyée à leur recherche.

Londres, 3 juillet. — La convention postale à laquelle prendront part les divers gouvernements d'Europe et d'Afrique aura lieu à Berlin le 9 septembre.

Londres, 16 juillet. — La *Gazette* annonce que la reine a donné son consentement au mariage du prince Alfred et de la grande-duchesse Marie Alexandrovna de Russie.

New York, 17 juillet. — Les journaux contiennent des détails sur les récents tremblements de terre en Italie. La terre semblait pendant un moment couverte d'une masse liquide et les maisons étaient agitées comme un navire à la mer. Il y eut quelques prodromes, tels en avant et sept en arrière; chaque mouvement durait régulièrement une seconde. Nous pensons qu'il a été tués à Bellano et plusieurs ont été blessés.

Londres, 18 juillet. — Une lettre de Saint-Petersbourg dit que 450 Allemands résident en Russie sont partis pour l'Amérique, parce que le gouvernement avait déclaré qu'ils étaient sujets à être pris pour le service militaire.

Christiana, 18 juillet. — Le couronnement d'Oscar et de Sophie, comme roi et reine de Norvège, a eu lieu à Trondheim, la capitale des rois norvégiens. Le prince Arthur et représentait la reine d'Angleterre, et le prince Waldemar le roi de Danemark. La cérémonie a été célébrée par l'évêque de Drontheim.

Des Moines (Iowa), 22 juillet. — Des voleurs masqués ont fait dévaliser un train du Chicago, Rock Island and Pacific Rail-Road. Le conducteur du train a été tué par le renversement de la locomotive. Les voleurs ne sont emparés du coffre de l'express et ont emporté les 2,000 dollars qu'il contenait. Aucun des passagers n'a été blessé; parmi eux se trouvaient les cinquante étudiants chinois arrivés récemment à San Francisco et se rendant dans les collèges de l'Est.

0-1000 4872

-12/09/1073