

Le Patriote Français.

JOURNAL COMMERCIAL, LITTÉRAIRE ET POLITIQUE.

BUREAU

du

JOURNAL.

Rue de la Caramar n. 34

HONNEUR DU PAYS ?

PRIX

de

L'ABONNEMENT

3 patacons par mois.

Le PATRIOTE paraît tous les jours, le lundi excepté. On souscrit au bureau du PATRIOTE ou on recevra les annonces, lettres et avis, depuis 10 heures du matin jusqu'à 4 heures du soir. Les lettres et paquets doivent être adressés FRANCO. ON INSERERA GRATIS LES AVIS DE MM. LES ABONNES.

Almanach Français.

- Judi (1793). — Combat de Fombin, par le général Bonaparte, contre les Autrichiens.
- (1793). — Combat de Dameshout, par le général Lefevre, contre les Egyptiens.
- (1809). — Bataille de la Piave, par le prince Eugène, contre les Autrichiens.

NAVIRES DE HAVRE, ATTENDUS ICI.

Les Deux frères unis, 28 février.

MONTEVIDEO.

7 mai 1845.

Nous avons pris la résolution de ne plus parler de l'affaire sarde jusqu'à ce que nous eussions la certitude que cette question était complètement vidée à l'honneur de nos voisins d'Europe; mais ce que nous apprenons aujourd'hui, et qui nous est assuré comme chose certaine, nous oblige à rompre le silence.

L'amiral Brown qui, quoiqu'au service d'un système anti-civilisateur, n'en connaît et n'en respecte pas moins, en tant qu'il est en son pouvoir, les droits de la guerre, a sérieusement désapprouvé la conduite illégale, insolente et barbare du commandant de la Chacabuco, et a répondu à l'officier sarde porteur de réclama-tions, que la goëlette qui avait insulté le pavillon du roi n'était pas sous ses ordres; mais obéissait aux ordres du general assiegeant. C'est donc à Oribe ou à Rosas qu'ont dû être adressées les demandes en réparation.

Le commandant de la station sarde n'a pu qu'accepter cette reponse, quelquevasive cependant qu'elle parut être, et porter à qui de droit la demande en réparation qu'il exige. Ainsi donc, cette affaire qui vient de se compliquer par de nouveaux incidents n'est pas encore finie. L'avenir nous en apprendra bientôt le resultat.

NAVIGATION TRANSATLANTIQUE.

Nous avons une fois déjà traité dans notre journal de la navigation transatlantique, dont la mise à exécution serait d'un bienfait immense pour le commerce européen dans ces parages. Nous lisons dans un des numéros du Journal du Havre, que la commission chargée d'organiser les services transatlantiques s'en occupe sans relâche. Il est vrai de dire que plus elle avance dans son travail, moins elle approche d'un resultat. Et ceci tient non-seulement aux propositions qui ont été faites, depuis la loi de 1840, par plusieurs compagnies

que nous avons déjà citées; mais aussi par les progrès qu'a faits la navigation à vapeur.

La loi de 1840, en concédant aux exploit-teurs des diverses lignes par la navigation à vapeur, des subventions différentes imposait en quelque sorte l'emploi des moyens connus jusqu'à l'époque; mais les systèmes combinés de la voile et de la vapeur, et aussi l'appli-cation à cette dernière de l'hélice pour propul-seur en remplacement des roues, sont venues depuis cette époque offrir leurs avantages plus ou moins reconnus et retarder la realiza-tion de ces projets.

Les essais de l'emploi de l'hélice, faits en France et en Angleterre, et tout récemment encore à bord du Great-Britain, dont nous donnons aujourd'hui l'interessant rapport, semblent avoir favorablement resolu cette question; reste à savoir maintenant si la com-mission adoptera les propositions de l'une des compagnies petitionnaires, ou si, poursuivant son travail, elle executera la loi de 1840 en introduisant dans l'application les nouveaux moyens de la voile, de la vapeur et de l'hélice.

Voici le rapport que nous extrayons du Journal du Havre :

PREMIER VOYAGE DU "GREAT BRITAIN".

Le Times de lundi contient un rapport circonstancié du premier voyage accompli par le Great Britain, de Bristol à Londres. D'après ce rapport, l'expérience aurait complètement réussi et démontré que l'application de l'hélice, aux bâtimens de grande dimension, n'enlève à ce système aucun de ses avantages. On lira avec intérêt ces renseignements que nous traduisons litte-ralement.

Judi dernier, le Great Britain est parti de Bristol pour Londres à sept heures du soir; il commença sa route à grande vitesse, les machines donnant quatorze révolutions à la minute, et la pression de la vapeur étant de quatorze livres et demie par pouce carré. Le temps était mauvais et il ventait fort du N. N. O.; mais ces circonstances étaient favorables pour éprouver la puissance des machines et juger de la manière dont le navire tiendrait la mer. La violence de la tempête en effet était telle, que depuis Holmes jusqu'au cap Land's End, on ne rencontre aucun navire à voiles ou à vapeur, ils avaient tous cherché un refuge dans les ports. Le Great Britain étant très léger roulait excessi-vement, mais avec aisance et sans fatigue. A dix heures du matin, le vendredi, il était au large des îles Lun-dy, lorsqu'il regut par tribord un violent coup de mer et qu'en même temps une autre lame vint couvrir l'a-vant du navire à babord.

Le choc fut si vio'ent, que le steamer resta un ins-tant arrêté; cependant il se redressa bientôt et continua sa marche. On s'aperçut seulement qu'une partie de ses plats bords, les ornemens de sa quib'ère avaient été em-

portés, et les deux chaines de babord et de tribord complètement brisées. Toutefois sa machine ne parut pas se ressentir de la secousse, car à une heure quarante-cinq minutes de l'après-midi, le navire, par un fort vent et avec un peu de toile, filait huit noeuds et demi, le piston marquant treize révolutions et demie. Vers cinq heures, l'ouragan s'étant modéré, il mit son foc et sa grande voile, ce qui lui donna quinze révolutions et neuf noeuds trois quarts.

L'opinion des hommes compétens, est que tout autre steamer eut été forcé de reculer devant la tempête qui s'opposait alors à la marche du navire; le Great Wes-tern s'étant trouvé une fois dans la même position, par un temps semblable, ne put avancer et se vit contraint de rester toute une journée en vue des îles Lundy, tan-dis que le Great Britain en filant 4 3/4 noeuds dans les moments les plus difficiles, parvint à huit heures quar-ante-cinq minutes du soir, à doubler le cap Land's End. Vers dix heures et demie, les voiles ferlées, il passa le cap Lezard avec une vitesse de 15 3/4 révolutions et de 10 1/2 noeuds. Le samedi, à midi quarante-cinq mi-nutes, il entra dans Needles Channel avec une vitesse de 11 1/2 noeuds, et 16 révolutions; après avoir débar-qué les dépêches à Cowes, continuant sa route, il ren-contra devant Spithead le navire de S. M. B. l'Apollon, qu'il salua en passant d'un coup de canon. Enfin, le di-manche, à une heure et demie du matin, le bateau à vapeur jetait l'ancre dans les Dunes, ayant accompi en vingt-huit heures cinquante-cinq minutes, un traje't de 320 milles marins, c'est à dire d'environ 350 milles.

Dimanche, à 7 heures 55 minutes, le Great Britain releva des Dunes, poursuivant son excursion pour Lon-dres au milieu des acclamations de tous les équipages mouillés dans la baie. Le vent était alors passé au O. N. O. A midi et demi il joignit le steamer de Hull, le Watervitch, un des plus renommés pour sa marche, mais il ne tarda pas à le laisser derrière lui, ayant ga-gné 5 milles en moins d'une heure et demie. Enfin il atteignit la rivière et après avoir désarmé devant Gravesend un brick qu'il n'avait pu éviter, il vint jeter l'ancre et prendre sa place à Blackwall, vers trois heures.

Pendant tout le voyage les machines ont fait 54,473 révolutions, ce qui a donné 163,419 tours d'hélice; le navire a atteint sa plus grande vitesse entre Beachy-Head et Dungeness, son livre de loch donnant alors pour la marche treize deux tiers noeuds. Le Great Bri-tain était amarré à Blackwall depuis une heure huit minutes, lorsqu'on vit arriver le Watervitch.

Durant la bourrasque que le bâtiment a eu à subir, les machines ont toujours marché uniformément, ce qui n'aurait pas eu lieu avec un navire à roues, parce que, dans un vent forcé, tantôt les roues plongent dans l'eau jusqu'à l'axe, ce qui ralentit la marche des machines, tantôt, au contraire, elles tournent à vide, ce qui l'ac-célère outre mesure, et finit souvent, malgré toutes les précautions des machinistes, par causer de graves avaries.

L'uniformité avec laquelle se meuvent les machines des bâtimens à hélices, est plus importante que ne semblent le penser les personnes qui ne connaissent pas la matière, car lorsque les machines d'un steamer à roues sont contrariées dans leurs évolutions, leur puis-sance est moins grande, et cela arrive surtout dans les

mauvais temps, au moment même où l'on aurait besoin de toute la puissance des machines. On sait, en effet, qu'une force est moins efficace, employée à divers intervalles, quelque grande qu'elle soit, qu'une autre plus modérée, mais constante et uniforme; c'est là surtout ce qui a permis au *Great-Britain* de faire une traversée aussi rapide dans des circonstances si désavantageuses.

On a souvent objecté contre l'hélice que sa position à la partie postérieure du navire devait produire les mêmes inconvénients que les roues et s'élever souvent hors de l'eau lorsque le bâtiment éprouvait un fort tangage; mais voici comment un des témoins de l'expérience, passager à bord du *Great-Britain*, réfute cette objection: « J'ai examiné, dit-il, avec la plus grande attention, la marche du steamer pendant toute la durée de la tempête, afin de m'assurer si cette opinion était fondée et si la pratique l'a confirmée. J'ai reconnu que jamais, dans les plus forts coups de tangage, l'hélice ne sortait entièrement de l'eau, tout au plus pouvait on voir par instant trois ou quatre pieds de sa partie supérieure. Ce qui vient encore à l'appui de cette observation, c'est que les machines n'ont jamais varié de plus d'un demi-coup à un coup par minute. »

Il est heureux que le *Great Britain* ait eu, à son premier voyage de longueur, un temps aussi mauvais, car cela a fourni une occasion d'éprouver complètement la puissance de l'hélice appliquée à des bâtiments de cette grandeur. Le capitaine Hosken, qui a une longue expérience de la navigation transatlantique, assure que ni le *Treat Western*, ni aucun autre des paquebots royaux à vapeur n'aurait pu parcourir la même distance par heure, dans de semblables circonstances, à un nœud ou un nœud et demi près.

LA FRANCE ET L'ANNEXION DU TEXAS AUX
ÉTATS-UNIS.

Plusieurs journaux ont annoncé que M. le duc de Broglie et le docteur Lushington, composant la commission mixte, s'occuperaient non seulement du droit de visite, mais encore de l'émancipation des noirs dans les colonies françaises, et de la conduite à tenir par le gouvernement français dans la question de l'annexion du Texas.

M. le duc Broglie et son ami M. le ministre des affaires étrangères seraient disposés à donner un nouveau gage de condescendance à la politique anglaise, en protestant contre l'annexion, malgré les assurances contraires du roi au ministre plénipotentiaire des États-Unis d'Amérique, M. King, et au risque d'une rupture avec les États-Unis.

M. Jollivet, membre de la chambre des députés, vient de publier de nouveaux documents sur l'annexion du Texas. Cette publication est donc tout à fait de circonstance.

L'Angleterre, dit l'honorable M. Jollivet, s'oppose énergiquement à l'annexion. Elle promet son appui au Mexique dans la guerre qu'il prépare contre le Texas.

Elle offre au Texas son intervention auprès du Mexique s'il veut renoncer à l'annexion.

Elle proteste et menace Washington,

À Paris, elle s'efforce encore une fois de trainer notre cabinet à la remorque de sa politique.

Mais elle n'y réussira pas.

Le ministre américain, M. King, a reçu du roi des Français la déclaration qu'en aucune circonstance le gouvernement français ne deviendrait hostile au gouvernement des États-Unis et ne voudrait lui donner de justes sujets de plainte.

Comment, en effet, la France consentirait-elle à une rupture avec les États-Unis d'Amérique, ses alliés naturels.

Comment sacrifierait-elle l'alliance américaine à l'alliance anglaise; alliance précaire, alliance qui a failli se changer en hostilité deux fois depuis quatre ans: en 1840, à cause du pacha d'Égypte; en 1844, pour M. Pritchard!

Comment, d'ailleurs, l'Angleterre qui a reconnu l'in-

dépendance du Texas, pourrait-elle lui contester le droit de disposer de lui-même, de s'annexer aux États-Unis.

Invoquera-t-elle les droits du Mexique?

Mais la souveraineté du Mexique est perdue, soit que le Texas reste indépendant, soit qu'il s'annexe aux États-Unis. Nous serions curieux de savoir sur quels arguments l'Angleterre fonderait son opposition à l'annexion; elle qui, sans consulter les États-Unis ni la France, s'est annexée par sa seule volonté une partie de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique; qui, chaque jour, ajoute des royaumes aux royaumes qu'elle possède en Asie; et qui, tout récemment encore, malgré notre possession antérieure, s'est emparé de la Nouvelle-Zélande.

Quand les deux parties intéressées consentent, pourquoi faudrait-il encore le consentement de l'Angleterre?

Si l'Angleterre est sans droit pour s'opposer à l'annexion, elle n'est pas sans intérêt. Or, pour l'Angleterre, le droit n'est rien, l'intérêt est tout.

Mais la France a dans la question de l'annexion des intérêts contraires aux intérêts anglais, des intérêts conformes des États-Unis et du Texas.

C'est ce que démontre, de la manière la plus évidente, M. Calhoun dans sa lettre à M. King.

La démonstration sera plus complète encore pour tous ceux qui voudront s'éclairer sur l'importante question du Texas, en lisant les nouveaux documents américains publiés par l'honorable M. Jollivet.

(*Courrier Européen.*)

DEMANDES DE PASSEPORTS DU 6 MAI.

Première publication.

MM.

Louis Bustos.

Hors du pays.

Euloxia Diaz et une soeur.

id.



VENTE A L'ENCHERE.

[Remate.]

§ P. P. VAZQUEZ.

De meubles, de bijoux et d'une collection de plantes dans de bons vases.

Aujourd'hui jeudi, 8 courant, 11 à heures du matin, aura lieu la vente à l'encan des articles suivants:

Consoles en acajou, sofas, chaises, glaces, commodes, toilettes, candelabres, guitare, pendules, montres, coliers, bagues, etc., etc.



MARINE

et

MOUVEMENT DU PORT.

ARRIVAGES.

Entrées du 6.

Ste. Catherine en 12 jours, brick goelette sarde *Diane* à P. Risseto, chargement général.

He des Loups, paquebot anglais *Vigilant*.

AVIS.

M. Martin, chargé de la direction de la société philo dramatique française, a l'honneur de prévenir les personnes qui ont fait quelques fournitures pour la représentation de dimanche dernier, qu'elles peuvent, dès ce jour, présenter leurs comptes chez lui, rue du 25 Mai, n° 251, pour y être payé.

AVIS DIVERS

COMMISSION DE SUBSISTANCES.

À dater d'aujourd'hui, 2 mai, le bureau de la commission de subsistances recevra les déclarations des négociants depuis 4 heures du soir jusqu'à la nuit.

AVIS.

Les personnes qui auraient quelques droits à faire valoir contre les intéressés aux parts de prise du paquebot argentin *Mariana*, devraient dans les trois jours de cette publication se présenter chez M. Francisco M. ynez, juge de paix de la première section, afin d'y régulariser légalement leurs créances respectives.
27 avril 1845.

AVIS.



POUR RIO GRANDE

PASSAGERS ET CHARGEMENT.

La belle goelette sarde *ABELARDE*, de très bonne marche, ayant des emmenagements commodes pour des passagers et une bonne table, partira mardi prochain fixe 14 du courant. S'adresser pour fret et passage à son capitaine ras de Las Piedras, n° III, au bureau de MM. Michelin et Albani, ou à son consignataire Francisco Copon, rue des Misiones n° 40.

DEPARTEMENT DE LA POLICE.

AVIS.

Afin de rendre nul tout prétexte d'ignorance que voudraient faire valoir les contrevenants aux dispositions de l'autorité, le public est prevenu que: toute personne qui tiendra du biscuit en son pouvoir pour le vendre, soit en détail, soit de toute autre manière, est tenu de prendre au bureau de la commission du monopole pour la fabrication du pain, un permis qui spécifie la quantité déclarée pour être vendu et porter la date du jour de la déclaration. Ce permis devra être conservé afin de pouvoir le présenter à l'autorité toutes les fois qu'elle se présentera dans les maisons pour s'assurer des quantités vendues et de celle existantes.

Montevideo, 3 mai 1845.

Les personnes qui desirant un bon cuisinier sachant faire la pâtisserie et le pain, peuvent s'adresser rue del Rincon, n° 14, au café Oriental.

VOL.

Un perroquet jaune, de Corrientes a été volé, rue de l'Uruguay, n° 188. Il sera accordé une bonne récompense à celui qui en donnera connaissance à l'adresse indiquée.

Le Propriétaire-Gérant, Jh. REYNAUD.

Imprimerie CONSTITUCIONAL, Rue de las Cámaras N. 34.