



Lima Agosto de 1872.

Señor Caxero Fiscal.

A. Solicitud del Apoderado de D. Ardo  
ro M. Whole, y para en parte de la prueba que  
a este respecto, en los autos que le sigue D. Enrique  
Wobbe por Cantidad de pesos, dirijo a V. S. la presen  
te, a fin de que se sirva remitir a este Tribunal, un certificado  
de que, con vista de los libros de esa Oficina, se expedirá so  
bre las cantidades que el referido Whole ha recibido por  
Cuenta del transporte de los Colonos Polinesios, que debieron  
ser conducidos al lugar de su procedencia en la barca  
Nacional "Adelante" y en la Española "Rosa Carmen",  
segun la Contrata de fletamento celebrada por el  
Supremo Gobierno en 23. de Setiembre de 1863.

Pido que de V. S.

Caja fiscal en Lima,  
B. de Set. de 1872

Carlos Delgado  
Mancos

Y en forma el Caxero Auxiliar a tenor  
de lo que indica el presente oficio del Sr.  
Prior del Consulado, con vista de los libros

# Inmigrantes polinesios

Teodoro HAMPE M.

El Comercio

11-11-X-1965

P.A-2

La Polinesia, "región de muchas islas", es una de las cuatro partes en que suele dividirse Oceanía. Está situada en el sector occidental del Océano Pacífico, dotada de un benigno clima tropical. Comprende un vasto conglomerado de islas, con una superficie de aproximadamente 25,000 kilómetros cuadrados, integrada por los archipiélagos de Hawai, Sociedad, Tuamotú, Marquesas, Samoa, Tonga, Ellice, Fénix y otros menores. Se presume que los nativos de Polinesia, derivados de la raza malaya, se establecieron en esta región unos seis o siete siglos atrás. Físicamente se caracterizan por tener piel morena clara, grandes ojos, nariz ancha y aplastada y cabellos lacios, como las simpáticas muchachas que inspiraron algunas pinturas célebres de Gauguin.

Entre los muchos proyectos de inmigración que se llevaron a cabo en el Perú durante la centuria pasada con el objeto de acrecentar la mano de obra y promover la expansión económica del país, hay que considerar a la introducción de aborígenes polinesios, pese a que tuvo en realidad muy corta vida. Los polinesios, más conocidos en nuestro medio con el nombre de canacos, fueron traídos a principios de la década del 60 para laborar principalmente en la agricultura y el servicio doméstico. Pero los evidentes abusos que se practicaban en la importación de esos hombres dieron origen a enérgicas reclamaciones por parte de funcionarios diplomáticos acreditados en Lima. Así, en octubre de 1862 Tomás Ripley Eldredge, encargado de negocios de Hawai — por entonces reino independiente —, protestó ante las autoridades nacionales diciendo que se había concedido licencias de importación de manera indiscriminada. Luego reclamó también el representante diplomático de Francia, quien pidió el derecho de inspeccionar las embarcaciones que trajeran colonos procedentes de territorios franceses y aun llegó a exigir indemnizaciones por aquellos que hubieran sido forzados a abandonar su patria al margen de su voluntad.

En vista de eso, a fines del mismo año de 1862 el gobierno dictó una serie de medidas encaminadas a corregir las iniquidades que se cometían con aquellos individuos. Sin embargo, los problemas persistieron, hasta que el 28 de abril de 1863 se expidió una resolución que prohibía definitivamente el tráfico de polinesios. Después hubo inclusive muchos de ellos que — según anota Juan de Arons en su obra *La inmigración en el Perú* — fueron devueltos a sus tierras de origen en barcos de la Marina Mercante Peruana, indemnizándose a los antiguos patronos con

una prima de 50 pesos por hombre.

A través de los libros parroquiales podemos conocer de la existencia de algunos inmigrantes polinesios radicados en Lima. Las referencias acerca de ellos se caracterizan por la vaguedad de la información, especialmente en lo relativo a su edad, filiación y procedencia. Por ejemplo, tenemos noticia de que en agosto de 1863 tuvo lugar el entierro de un canaco, cuyo nombre no se menciona, que fue convertido al catolicismo en el artículo de la *liberte*. En 1868 encontramos el sepelio de José Pinto, muchacho de ocho años, natural de las "islas canacas", quien falleció afectado de neumonía. Y tres años después figura el decésó de la polinesia María García, de 18 años, muerta de tuberculosis.

En cambio, en los registros de bautizos las noticias concernientes a sujetos oriundos de Oceanía son más numerosas. De este modo, hallamos en agosto de 1864 a Antonio de la Asunción, párvulo "de nación canaca", quien adoptó la confesión católica teniendo por padrinos a don Octavio Caso y doña Concepción Valdeavellano. Además, puede nombrarse a José Victorio, como de 20 años, que fue bautizado en diciembre de 1864; a la canaca María Tránsito, de 23 años, apadrinada por Jacinto Castañeda, "quien la instruyó en los rudimentos de la fe cristiana"; a la niña Rosa, de más o menos 10 años, que recibió el bautismo en 1867, y a Juan Manuel, canaco de 24 años, doméstico de don Francisco de Paula Boza, el cual era originario de la isla de Ester.

## A MANERA DE CONCLUSION

Con esto culmina nuestro estudio sobre la actuación de los diversos grupos de inmigrantes que establecieron su morada en Lima a lo largo del siglo XIX. Tal como se ha visto, unos arribaron a esta ciudad con la misión de desempeñar funciones castrenses o diplomáticas, otros, animados por un espíritu aventurero y emprendedor, se afincaron en nuestro medio con la intención de conseguir para sí y su familia una situación más venturosa; otros más vinieron formando parte de grupos numerosos de colonos destinados a proporcionar su fuerza de trabajo para alentar así el desarrollo económico de la República. Muchos de esos inmigrantes — y posteriormente sus descendientes — han dejado una importante huella a través de su labor en el campo político, militar, financiero, intelectual, artístico, etc. A su valiosa contribución se debe en gran medida el progreso del Perú, motivo por el cual esta nación les está profundamente reconocida.

C. n. 55  
864.

Honolulu January 20 1864

Sir,

I have the honor to acknowledge  
receipt on my arrival here from Victoria Vancouver's  
Island at the end of last month a despatch  
Lima, Mar 29/1864  
Iraduncau. dated 17 July 1863 from your Excellency appointing  
Pibeyro me Consul of Peru at Honolulu. —

When I informed Mr. Wyllie His  
Hawaiian Majesty's Minister of Foreign Affairs  
in the beginning of last year that I thought I  
might accept the office of Consul of Peru  
it did not occur to me that I should be probably  
called away from Honolulu, or that my other business  
would engross so much of my attention that I could  
not devote myself properly to the discharge of my  
duties.

I now find that I shall be unable to  
devote the necessary time to properly perform my  
duties, and that I may be often called away from  
Honolulu, and I therefore in justice to the

Government of Peru beg leave most respectfully

To Señor DON

Juan Antonio Rivero  
Ministro de Relaciones Exteriores  
Lima

to resign the appointment with which they  
have honored me. —

In the meantime until my resignation  
is accepted and a new appointment made I  
shall leave Mr Alexander J. Cartwright who has  
been for some time acting as Consul for Peru: to  
continue to discharge the duties which I believe  
he has hitherto done with satisfaction to the Government  
of Peru, and also I understand to the satisfaction of  
El Señor Don Manuel T. Salacios the Consul General  
of Polynesia. who was here during my absence and  
who had several personal interviews with Mr Cartwright.

I have to tender my sincere thanks to the  
Government of Peru for the honor they have done  
me in appointing me their Consul here, and only  
regret that I do not find myself in a position to  
properly discharge the duties of the office. —

I have the honor to be

Sir

Your most obedient humble Servant

W. J. Green

Lima Marzo 29/864

Admitase lo remissis ad D. Consul ofi-  
ciantes y concetere lo piteinte que se les

Consulate of Peru.  
Numbly. Cash. N. I.

Your Excellency  
Lima Dec 28/86  
Frodmease  
Lima

I have the honor to acknowledge the receipt of your esteemed communication of the 26<sup>th</sup> Uplis last enclosing various printed papers and desiring me to give publicity to the facts connected with the sudden seizure of Peruvian Territory and Islands, by the Commander in Chief of Her Catholic Majesty's Naval Squadron in those waters, and to the protest which the President of the Republic thought fit to make against that unjust action.

I lost no time in publishing in the only Journal which is printed in these Islands such portion of the documents contained in Your Excellency's letter as I thought best, calculable to obtain the object desired.

It gives me great satisfaction to report to Your Excellency that the feeling

Prevailing in this community is one of entire  
sympathy and admiration for the resolute  
policy pursued in this matter by the  
Illustrious President of the Republic

I avail myself of this  
opportunity to renew to Your Excellency the  
assurance of my high consideration and  
regards, and have the honor to be Your  
Excellency's Obedient Servant

Yc Yc Yc  
Alfonso J. Cartwright  
Acting Consul for Peru

To  
His Excellency  
Juan Antonio Ribeyro  
Minister of Foreign Relations for Peru  
Yc Yc Yc

Consulate of Peru

Consulate, Callao, N.S. August 25<sup>th</sup> 1864.

Your Excellency

Lima Dec 28/64, I have the honor to report to you

that the Peruvian Bark, *Mambrino*, of Callao  
having on board 147 Chinese coolies, <sup>and</sup> commanded  
~~Lima~~ by Capt. Francisco V. Rossi, arrived at this port on  
the 24<sup>th</sup> July last, in a leaky <sup>and</sup> unseaworthy condition  
and that from inability to procure the necessary monies  
to make repairs to the vessel, was condemned <sup>and</sup> sold,  
by the Courts, forwarded to their destination (Callao Peru)  
in the British Brig *Algo*, chartered by Capt Rossi  
for the purpose.

Although in this particular case  
no loss has arisen to a Merchant of Peru, in con-  
sequence of the peculiar state of Peruvian Mercantile  
credit at this port, as I should not have felt  
authorized to expend so large a sum as was re-  
quired for her repairs on so old a vessel, as said  
sum with Premium added would have exceeded her  
value when repaired, yet in view of the fact  
that other Peruvian vessels may be driven to their  
Islands from stress of weather, it becomes my duty to  
notify Your Excellency of the state of credit of Peruvian

Mechanic at this Port,

In October 1841 the Peruvian Ship  
"Palmilla" arrived at this Port in an unseaworthy  
condition, and Mr J. C. Spalding my predecessor in  
office, endeavored in the usual manner to procure  
the required means for her repairs &c. Mr R. C. Wythe  
St. St. Mr. Minister of Foreign Affairs, offered to, and  
did advance the necessary funds on Order of the vessel &c  
as he claims, not as a speculation, but simply as  
an act of civility, to save the interest of a citizen of  
Peru, a country for whose Government he entertained  
the highest respect and with several of whose Peruvian  
citizens he was on terms of personal acquaintance.

The "Palmilla" was repaired and sailed on the  
9<sup>th</sup> Decr 1841, returned to this Port still in an  
unseaworthy condition and requiring some extensive  
repairs, and consequent delay, to secure his first  
advances Mr Wythe had to make still further  
advances, the vessel was finally repaired and sailed  
Mr Wythe having advanced the sum of \$ 19,158<sup>25</sup>  
at 70% maritime premium, taking \$ 15 in M<sup>rs</sup> Crocker & Co  
of Callao, secured by Bottomry of the "Palmilla" for  
\$ 32,570<sup>16</sup> / 100. The vessel and cargo arrived safely at  
their destination, and in due course the Bills were



presented to Messrs (Messrs) & Co who in consequence (as  
Mr Wythe claims) of false representations, from Mr  
Spaulding and others at this port, refused to honor  
the Drafts upon them for said sum of \$32,570.<sup>16</sup>  
and the matter was placed in the hands of Peru, where  
(as Mr Wythe claims) it has been suffering to drag  
its slow length along, to the serious damage of Mr  
Wythe's pecuniary interest.

Of the exact truth of the various claims  
and allegations, in the case of the ship "Peruville", I have  
no personal knowledge, further <sup>than</sup> that the Mercants were  
advised, the rate of "maritime interest" <sup>and</sup> the nature  
and extent of the securities fully agreed upon between Mr  
Wythe and Mr Spaulding, as is fully shown by copies of  
Correspondence between those gentlemen, now on file in the  
archives of this Consulate, but I beg leave to state to  
Your Excellency that the character of Mr Wythe as a man  
and a Merchant, is of such high ~~reputation~~ <sup>standing</sup>, that his  
statement of the "Peruville" case, meets with the  
most unqualified acceptance from business men  
of all classes, so that it has come to pass that  
the credit of Peruvian Merchants is such at this

I feel, that it is utterly impossible to obtain returns  
for these vessels (more in detail) in two or three months, and  
will probably so continue until the "Peruviana's" case is  
settled on a just & equitable manner.

I have been led to trouble Your Excellency  
with this lengthy statement, in consequence of Article No 1  
in General Instruction of Feb 20. 1857. wherein - "the most  
assiduous attention to the interests of Peruvian Commerce  
is recommended", it will always be my highest pleasure  
to carry out any suggestions Your Excellency may make  
to restore the credit of Peruvian Merchants at this port,  
or to serve the best interests of Peruvian Commerce.

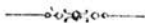
With sentiments of the highest respect  
& consideration, I have the honor to be

Your Excellency's Obedient Servant  
Vc &c &c

Alfonso J. Carrizosa  
Secretary of Legation for Peru

To  
His Excellency  
Don Antonio Riberio  
Minister of Foreign Relations  
for the Republic of Peru &c &c

# POLINESIOS.



## LEGACION Y CONSULADO GENERAL DE HAWAII.

*Lima, Octubre 9 de 1862.*

El infrascrito, Encargado de Negocios y Cónsul General de S. M. el Rey de Hawaii, se ha informado con alguna sorpresa, que el Gobierno del Perú ha concedido indistintamente á todos los que las han pedido, licencias para introducir en el Perú naturales de la Polinesia contratados por algunos años para el servicio personal.

S. M. el Rey de Hawaii, ademas del grande é importante grupo de islas de que deriva su título, posee otras islas en el Océano Pacífico, de la ocupacion de algunas de las cuales tuve el honor de avisar á S. E. el Ministro de Relaciones Exteriores en mi nota de 30 de Diciembre de 1858. No es improbable que este tráfico, dirigido por uno ó dos individuos, conocedores de sus particularidades y con pleno conocimiento, tanto de las islas independientes como de aquellas que reconocen la soberanía de una potencia civilizada, seria conducido de manera que no diese motivo de queja; pero confiado sin criterio á una multitud que ignora aquellas particularidades, dará márgen á sérias reclamaciones.

De ninguna de las islas que están bajo la jurisdiccion de S. M. el Rey de Hawaii, se permite salir á los habitantes sino por un tiempo limitado y con segura promesa de volver, á la espiracion de este plazo, al lugar de su residencia.

El infrascrito se ve, pues, en la necesidad de protestar contra la introduccion de los súbditos de S. M. al Perú; y si estos son traídos á sus puertos á consecuencia de las licencias tan profusamente concedidas, es deber del infrascrito exigir del Gobierno del Perú que los haga volver á su tierra natal, librés de gastos y con adecuada indemnizacion de los daños que hayan sufrido.

El infrascrito tiene el honor de reiterar á S. E. el Señor Ribeyro las seguridades del respeto y alta consideracion con que es de S. E. muy obediente y humilde servidor.

TOMAS R. ELDRIDGE.

A S. E. D. Juan Antonio Ribeyro, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú.

nuestras leyes, á dejar el juicio abierto para cuando se alcanzaran otras pruebas mas abundantes y otros recursos mas eficaces para la consecucion de la verdad.

En esta manera de proceder no hay violencia de ningun principio legal, ataqué contra la personalidad, ni ofensa á los fueros de la razon. Tuvo el encausado, durante el juicio, todos aquellos medios de defensa que se otorgan con profusion en nuestro país, y de cierto que no se omitieron cuantos recursos licitos eran permitidos, para alcanzar ámplia y solemne justicia. La absolucion definitiva no fué posible declararla, y esa actitud noble, circunspecta de los jueces, no debió dar márgen á reclamaciones admisibles, lo que no se revoca á duda, en el caso de ser violados derechos reconocidos y palpables.

Precisa, indispensable fué la prision del súbdito inglés de que nos estamos ocupando, porque el hecho criminoso que se le atribuye, y de que no se ha justificado, era de aquellos graves que en la escala de las penalidades tiene asignada una corporal en proporcion con las consecuencias funestas que tal delito produce en la sociedad, con el escándalo que derrama y con la enseñanza nociva que en mala hora distribuye. Si absuelto O'Connor de la instancia en el Tribunal Superior de Apelaciones, pudo ser puesto en libertad, él y no otro debía pedirla, porque los magistrados no se anticipan á los deseos, á los intereses y á las exigencias de las partes que figuran en los procesos. O'Connor sufrió los resultados de su omision, que no fueron de carácter indefinido, ni de índole trascendental é irreparable. Despues que la Corte Suprema decidió el recurso de nulidad, la sentencia ejecutoriada fué cumplida, y el inglés preso obtuvo esa libertad que nadie le habia explicitamente denegado.

El tráfico vergonzoso á que se entregaba O'Connor y sus compañeros, iba tomando en el puerto del Callao, serias, alarmantes dimensiones, y si por las autoridades hubiera habido alguna desentendencia sobre tales sucesos, otros entónces, y no sin razon, hubieran sido los motivos de imputacion para el Gobierno. Se le echaria en cara, y no sin justicia, que no reprimia atentados que, á su fealdad moral y á su patente criminalidad envuelven males sociales y perturbaciones radicales contrarias al espíritu de nuestra creciente civilizacion. En verdad que tales cargos pudieron llegar á ser incontestables; pero en el Perú, constituido sobre principios é instituciones bienhechoras, se hizo lo que la razon aconsejaba, lo que las leyes prescribian y lo que se practica en naciones acreditadas y de indisputable ilustracion. Su celo, no obstante, no ha correspondido á la elevacion de sus miras: no se arrepiente de haberlo empleado, como no se retraerá de ejercitarlo siempre que lleguen iguales ó semejantes ocasiones.

Los extrangeros, en materias criminales, están como los nacionales, sujetos á las leyes del país donde habitan, sea transitoria ó permanentemente, y este principio de derecho penal, en todas partes es tambien una regla de derecho público externo; y no podrá ser de otra manera para obtener los grandes fines que deben reportarse de esa reciprocidad internacional, fuente y origen de la felicidad y armonia de los pueblos. En los negocios, tanto civiles como criminales, el poder judicial, si bien no puede salir del propio territorio, su accion se desempeña con arreglo á las disposiciones vigentes, ora con los *regulcolas*, ora con los de fuera, so pena que de no hacerse así, la soberanía y jurisdiccion nacional quedarían totalmente anonadadas.

El ilustrado Gabinete de la Gran Bretaña ha decidido al fin que se haga á O'Connor una indemnizacion pecuniaria, que menos por su cantidad que por las consecuencias morales que traen en pos de sí no se ha aceptado llanamente. Ya que la discusion diplomática no puede llevarse mas adelante, el Gobierno del Perú, sin convenir en la obligacion de pagar, cede á las circunstancias y satisface los seiscientos pesos, valor de la indemnizacion, por dejar cubierta su honra, por evitar dolorosas diferencias y por acreditar su benevolencia hacia los extrangeros, y su adhesion al generoso pueblo inglés y á su augusta soberana, de la que ha dado antes de ahora incontestables testimonios.

Con sentimientos de distinguida consideracion se ofrece el infrascrito del H. Señor Gerningham, atento obsecuente servidor.

(Firmado) JUAN ANTONIO RIBEYRO.

Al H. Señor Encargado de Negocios y Cónsul de S. M. B.

á su territorio hombres libres, industriosos y morales, no tiene igual decision ni complacencia en favor de aquellos que se hallan destituidos de estas calidades. Sobre todo—no es el Gobierno Peruano quien puede ordenarles que abandonen su patria.

Si los súbditos de S. M. el Rey de Hawaii no pueden salir de sus islas, sino temporalmente y con licencia de aquel Gobierno, el del Perú ni tiene poder para obligarlos á dejar su patria, ni derecho para ordenarlo, por pertenecer ambos actos soberanos al primero. Solo está obligado á permitirles la entrada y á concederles proteccion segun las leyes de la República. En el derecho de gentes se hallan reconocidos como principios de conducta entre las naciones, que las leyes de un Estado no tienen mas fuerza en otro, que la que el segundo haya querido voluntariamente concederles; que por consiguiente no producen obligacion alguna en los súbditos de otro Estado que existen fuera del territorio del primero; que las leyes de un Estado se suponen ignoradas por los otros, los cuales por consiguiente no están obligados á prestarles la fuerza de su autoridad para compeler á persona alguna á obedecerlas. Es una regla establecida en Inglaterra y en los Estados Unidos de América, que una Nacion no está obligada á darse por entendida de los Reglamentos comerciales ó fiscales de otra; por consecuencia no se rehusa la proteccion de las leyes á los contratos relativos al tráfico de los ciudadanos con súbditos de otras potencias extranjeras, aunque en los contratos mismos se eche de ver que se trata de una especie de tráfico que las leyes de estas potencias prohíben.

Apesar de ser tan absoluto el derecho del Gobierno peruano sobre la admision de inmigrados, de cualquiera parte que vengan, no ha descuidado el prescribir las reglas que la moral aconseja, como lo habrá visto el Señor Encargado de Negocios en las licencias concedidas y en las prevenciones contenidas en la ley de 15 de Enero de 1861, sobre los asiáticos, y por el Ministerio de Gobierno en sus órdenes al Gobernador del Callao en 15 y 19 de Setiembre último, sobre la introduccion de los polinesianos por Birne, publicadas en el número 22, tomo 43 del periódico oficial.

Los hechos y razones que el infrascrito ha presentado á la ilustrada penetracion del H. Sr. Encargado de Negocios, le harán comprender que el Gobierno del Perú ha procedido estrictamente arreglado á los principios de justicia y de equidad, al abrir los puertos de la República á todas las emigraciones, y que por lo mismo no puede reconocer el derecho para protestar en este caso, ni para aceptar la protesta del Sr. Encargado de Negocios de S. M. el Rey de Hawaii.

Tampoco es posible al infrascrito admitir algunas frases de la nota del Sr. Encargado de Negocios, que parecen envolverian una desfavorable apreciacion de las licencias concedidas por el Gobierno á algunos particulares, á quienes califica con los epitetos de *muchedumbre indiscreta é ignorante*, suponiendo que se les ha otorgado *profusamente licencias*; increpaciones que el Gobierno del Perú, ni merece ni acepta, y que necesitan una explicacion por parte del Sr. Encargado de Negocios de Hawaii, pues, estando á su tenor literal espresan una amarga censura.

Para evitar abusos en la introduccion de colonos, el infrascrito ha excitado el celo del Sr. Ministro de Gobierno, con el fin de que, tomando en consideracion este negociado, dicte las providencias que crea necesarias á estirpar las irregularidades, de efectos ó vicios á que pudiera dar lugar este tráfico.

Como el presente asunto compromete los intereses de algunos ciudadanos del Perú y de otros súbditos extranjeros que han obtenido esas licencias para la introduccion de colonos voluntarios, para cuya admision deben observarse tambien varias reglas protectoras de su libertad, el infrascrito ha creido conveniente dar publicidad á esta cuestion, porque su conocimiento les servirá para el arreglo de su conducta posterior.

El infrascrito concluye reiterando al Sr. Eldredge la protesta sincera del respeto y consideracion, con que tiene el honor de suscribirse su atento servidor.

(Firmado) JOSE G. PAZ-SOLDAN.

Al Señor Encargado de Negocios y Cónsul de S. M. el Rey de Hawaii.

El infrascrito Ministro de Relaciones Exteriores, tiene el honor de contestar la nota que con fecha 9 de Octubre último, se sirvió dirigir á este Despacho el Sr. Encargado de Negocios y Cónsul General de S. M. el Rey de Hawaii, protestando de la introduccion de los habitantes de la Polinesia, que han sido traídos al Perú, á consecuencia de licencias concedidas indistintamente por el Gobierno para traer colonos, y haciéndole saber, que le exigirá los haga regresar á su pais natal libres de todo gasto é indemnizándoseles los daños y perjuicios que hayan sufrido, en caso de que fuesen súbditos de S. M. el Rey de Hawaii.

El infrascrito ni acepta dicha protesta, ni la considera fundada, ni responsable al Gobierno por actos, contratos ó negocios ajenos. Al conceder permiso para introducir colonos, no ha hecho mas que cumplir con las leyes de la República y respetar las reglas establecidas sobre libertad de comercio, concedida á todo el mundo para traer al territorio de la República hombres, artesanos, ingenieros, fabricantes ó agricultores, en virtud de pactos libres entre los inmigrantes y sus conductores. En 1849 se concedió privilegio á D. Domingo Elias para traer colonos asiáticos; en efecto, vinieron varias expediciones hasta que terminó el permiso. El Gobierno, por decreto de 5 de Marzo de 1856, prohibió ese comercio, y aunque despues se permitió la entrada de algunas expediciones, fué respetando el principio del plazo comercial y de la no retroactividad, prescribiendo en todas esas ocasiones las reglas de humanidad en favor de los inmigrados.

Así mismo se han hecho contratos con diversas personas para traer inmigrados de Irlanda, Alemania, España y otras partes del globo, concediéndoles el pasaje, terrenos, libertad de impuestos y otras exenciones favorables, sin que ninguno de esos gobiernos hubiese protestado ni contra las leyes de la República, ni contra las concesiones. Obrarian en la esfera de sus derechos y soberanía y el Gobierno del Perú respetaria sus actos, si ellos prohibiesen la salida del pais á sus súbditos, ó les aconsejara que no lo hicieran, si las leyes les concedian la libertad de abandonar su patria, ó en caso de que al venir al Perú sufriesen daños ó violencias, ó tambien sino se les administrase justicia conforme á las leyes peruanas, bajo cuya proteccion vienen á vivir todos los extranjeros. Cuando en las playas de su territorio se presentan súbditos de otras naciones, el Gobierno solo reconoce en ellos hombres con derechos, y si son esclavos en su patria quedan libres por el solo hecho de pisar las del Perú. Nadie, pues, es traído á él para ser esclavizado y sus puertos, desde la proclamacion de la independencia, se hallan abiertos al comercio de todas las naciones.

Quando el Gobierno ha necesitado ingenieros, arquitectos, fabricantes, artistas ó industriales, los ha hecho contratar en Paris, Londres ó otras capitales, sin que por estos contratos haya pretendido ni pretenda sustraer á esos súbditos de la jurisdiccion de sus gobiernos ni de sus obligaciones naturales y sociales; y cuando han concluido sus contratos, ó por vencimiento del término ó por otra justa causa, esos súbditos, ó han quedado en el pais, ó se han regresado al suyo con toda libertad.

En los contratos celebrados con igual objeto entre particulares y colonos, ó inmigrantes, el Gobierno se ha limitado á conceder la simple proteccion que merecen todas las industrias licitas y honestas, dejando al cuidado de los interesados el hacer valer sus acciones y derechos del mejor modo que lo creyesen conveniente. En este último caso se encuentran los últimos inmigrados venidos de la Polinesia; y si alguno de ellos fuese traído con violencia ó fraude, el H. Sr. Encargado de Negocios de Hawaii, no debe dudar que el Gobierno sabrá reprimir los abusos que se le denuncien y hacer aplicar el condigno castigo á los violadores del derecho público ó privado, sin poderse estender á otra cosa su accion.

Antes de recibir el oficio del H. Sr. Encargado de Negocios de Hawaii, ya el Gobierno habia dictado las órdenes mas positivas en favor de los derechos y proteccion debida á los inmigrantes de la Polinesia, por que, si se complace en que vengan

buques peruanos, y que se han celebrado contratos voluntarios con los habitantes de las islas de Micronesia, mediando tambien el consentimiento de su Rey.

Por un extracto del *Messenger de Tahiti*, que incluyo á US., se impondrá de que los indigenas de las Islas Marquesas avistaron una barca que llevaba la bandera mejicana, y que un práctico observó al abordarla, que los naturales que tenia á su bordo, estaban encadenados. Nada mas se ha sabido posteriormente de ella, pues ni aun se detuvo á la capa en ese grupo.

Entre Honolulu y Papeete no habia comunicacion, y ahora, Sr. Ministro, quisiera persuadir á US. de las dificultades inmensas que existen para trasladarse en las islas del Pacífico, cuyos vastos mares están sureados solamente por pequeños y frágiles pailebots, que no tienen ni lugar ni comodidad para pasajeros, y que solo se ocupan en el comercio de naranjas y aceite de coco.

Espero convalecer algo de mis dolencias á causa del viage penoso de Honolulu y de mi permanencia en un clima tan malsano, para embarcarme para Tahiti en el primer buque que se presente con alguna comodidad.

Convénsase US. de que siempre haré cuanto esté á mis alcances para llenar mi deber y mis compromisos, y que no omitiré medio alguno para ello.

Acompaño á US. una relacion estadística sobre el guano que actualmente se exporta de las islas de Baker, Jarseq y Washington, situadas en el Norte del mar Pacífico.

Aprovecho de esta oportunidad, Sr. Ministro, para renovar á US. la expresion de mis respetos y la distinguida consideracion con que me es grato ser de US. el mas atento y seguro servidor.

(Firmado) MANUEL J. PALACIOS.

Al Sr. Ministro de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores.

*Lima, Abril 27 de 1863.*

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno.

El deseo plausible de contribuir eficazmente al mejoramiento de la agricultura, uno de los ramos mas importantes de la riqueza pública, y la necesidad de favorecer una inmigracion útil en las circunstancias que el país atraviesa á la sazón, resolvió el Gobierno á conceder permisos para la introduccion de hombres contratados libremente en los archipiélagos de Oceania. Una mira tan altamente noble y civilizadora no ha correspondido por cierto á las esperanzas que la administracion nacional se propuso, pues lejos de traer á la República brazos robustos que cultivasen con fruto nuestros campos, que despertasen hábitos saludables de trabajo, y auxiliasen á nuestros propietarios en el desarrollo de la industria agricola, hemos visto, con no poco sentimiento, personas que, al pisar las playas del Perú, han sucumbido en su mayor parte por causas que, aunque distintas, han venido á producir iguales funestos resultados.

Hace tiempo que, no sin fundamento, se ha levantado un sentido clamor para remediar los males que trae consigo nuestra escasa poblacion; y para obtener este fin de tanta trascendencia social se ha apelado al medio de importar unas veces europeos, y otras asiáticos, sin que se hayan podido fijar definitivamente las condiciones de una inmigracion laboriosa y análoga á las peculiaridades de la nacion. Pero si en muy poca cosa pueden estimarse todavia las ventajas producidas por los referidos inmi-

## CONSULADO GENERAL EN POLINESIA.

San Francisco, Diciembre 6 de 1863.

S. M.

Tengo el honor de dirigirme á US. para instruirle que he llegado ayer de Honolulu despues de una navegacion borrascosa de veintin dias, en que he tenido bastante que sufrir.

En aquel lugar el dia 7 de Noviembre recibí su apreciable nota de 12 de Setiembre pasado. Por ella he tenido el sentimiento de ver que US. estaba sobre manera sorprendido de mi partida de Payta para Panamá en ruta para San Francisco de California, punto central de las comunicaciones con las islas del Pacifico, sin esperar una embarcacion que me condujese directamente á Polinesia.

Dicha nota contiene ciertas cláusulas, que es mi deber explicar, para rectificar la opinion que US. parece haberse formado de mi viaje para el lugar de mi destino.

US. recordará que en la comunicacion que el 15 de Julio tuve el honor de dirigirle, le eucareci la *absoluta* necesidad en que me hallaba de un buque para efectuar la navegacion á Tahiti, y tambien le indicaba que preveia el verme obligado á emprenderla por la via de California, por la completa imposibilidad de hacerlo por otra via.

Trascurrió un mes de esta fecha y no tuve contestacion alguna.

Encontrándome entonces sin orden del Supremo Gobierno para permanecer en el puerto de Payta y sin la menor esperanza de que se presentase oportunidad de moverme, resolví marcharme bien á mi pesar.

Muy sensible me ha sido que cuando por un exceso de celo en el cumplimiento de mi deber, me lanzé á un viaje largo y penoso, atropellando todos los embarazos y dificultades que se presentaban, US. haya considerado mi resolucion inoportuna é inmediata.

Desearía que US. considerase que salí de Payta el 16 de Agosto y que he regresado de Honolulu en esta fecha.

Al llegar de Panamá á San Francisco el 10 de Setiembre, supe que las comunicaciones con Tahiti, eran eventuales é irregulares, pero que en breve se pensaba establecer una linea de paquetes. Tambien se me hizo entender que en el Archipiélago de Sandwich existian noticias exactas é imparciales relativas á la inmigracion de polinesios.

Deseoso de no perder tiempo y autorizándome mis instrucciones para trasladarme á cualquier grupo de islas de la Polinesia, donde fuese posible investigar la verdad sobre esa materia, y mas que todo, teniendo en mi poder una comision que me acreditaba como Cónsul General cerca de S. M. el Rey de Hawaii, me embarqué para Honolulu, donde confiaba en que se me presentaria una oportunidad para pasar al grupo de O'Tahiti.

El 8 de Octubre desembarcaba en Honolulu, y segun mis instrucciones estaba ya constituido en el lugar de mi destino. Inmediatamente se me reconoció, como US. lo verá por el *exequatur* impreso que le acompaño, en mi clase de Cónsul General. Me puse entonces en relacion con las autoridades civiles, con los representantes de las naciones extrangeras y con la sociedad de misioneros, y obtuve cópias de una nota del Sr. Comandante del vapor de S. M. B. "Hecate," al Comandante en Jefe de la Estacion naval inglesa en el Pacifico, de un despacho del Sr. Cónsul de la Gran Bretaña en Tahiti, al Sr. Comisionado de la misma nacion en el grupo de Sandwich, una carta impresa del Cónsul Hamburgues en cópia, y una carta autógrafa del misionero Fahiva, de las Islas Marquesas. Los primeros documentos van certificados por el Sr. Cónsul General y comisionado de S. M. B. en ese Reyno y ofrecen la mas completa seguridad; por ellos y particularmente por el que va signado con el núm. 3, verá US. que se han exagerado las violencias cometidas por algunos de los capitanes de los



No es ya la presente situacion de aquellas que pueden dominarse fácilmente con solo los expedientes puestos en accion; abolido el tráfico de hombres de Oceania, restituidos ó para restituirse á su patria todos aquellos que han sido espontáneamente devueltos por sus patrones, y los que se han rescatado merced á los desembolsos realizados por la administracion pública, y sometidos á juicio los acusados de atentados y de crímenes perpetrados para llevar á cabo la especulacion, autorizada únicamente en cuanto fuese compatible con las leyes, con la justicia y con el decoro de la República, no debe trepidarse ya para expedir una resolucion que sustraiga de la muerte á los que quedan en Lima ú otros lugares de la costa, y á los que, en virtud de licencias concedidas con anterioridad, lleguen al puerto del Callao.

En circunstancias como las que atraviesa la nacion en estos momentos, no son bastantes las reglas ordinarias y comunes; y si hasta aquí no han economizado nada para dejar bien puesto el nombre nacional, falta que, al tamaño de la exigencia, se dicte la última y mas eficaz de las medidas. Todos los Polinesios, á excepcion de los que voluntariamente deseen quedarse en el Perú y se acomoden con los hábitos de la vida civilizada, deben sin tardanza ser puestos en sus hogares, antes que un clima poco análogo á su constitucion física y á su constitucion moral les arrebathe la existencia; y para la consecucion de este pensamiento adoptable para concluir con este enojoso asunto, debe el Gobierno crear una comision que, de acuerdo con los patrones ó con los armadores de los pocos buques que faltan, ponga precio á los Polinesios para pagarlos en el valor que se les asigne, que no será por cierto muy subido, desde que no hay ni puede haber demanda de ellos, considerados como artículo despreciado, y desde que no es posible consentir sin responsabilidad la transmision de unos seres que, lejos de servir á nuestra decadente agricultura, vienen á conturbar nuestros espíritus con la muerte segura que les sobreviene. Un Gobierno como el nuestro, que no ceja ante los obstáculos que se oponen á la marcha magestuosa que ha llevado hasta aquí, y que, á presencia de altos y elevados pensamientos se determina sin temor á acometer empresas que dentro de la esfera de sus atribuciones propendan á elevar la ventura pública, no puede, no debe detenerse en acoger la proposicion que formulo en esta nota. Antes que malentendidas economías, antes que abusos posibles pero exajerados, antes que desconciertos en la ejecucion del proyecto, incidentes que pueden todos alejarse con precauciones oportunas y concienzudamente tomadas, es nuestro crédito comprometido hondamente dentro y fuera de la República, es nuestra propia conveniencia moralmente tomada, es el derecho, el principio de la humanidad superior á todas las demas consideraciones sociales, es la causa de la filosofia y de la civilizacion expuesta á mancillarse sin querer nuestro y con detrimento de nuestras instituciones.

Los fondos que para esta operacion se requieran, que no serán muchos, atendidas las razones enunciadas, se sacarán de las cantidades votadas en el presupuesto para la satisfaccion de necesidades extraordinarias, y ninguna mas imperiosa, mas urgente y mas sagrada que la presente; y aunque así no fuera, deberia emplearse cualquiera otra medida que, aunque excepcional por la gravedad del caso, fuese autorizada por el fin santo y noble á que encamina, dándose cuenta al Congreso para su aprobacion, que otorgaria sin duda desde que, manifestadas nuestras peculiares condiciones actuales, se convenciera de la pureza de nuestros sentimientos, de lo premioso y grave de la exigencia y del aplauso que aquí como en todas partes tiene que producir una resolucion tan importante como la indicada.

Sírvase US. poner esta nota en conocimiento de S. E. el Presidente de la República para que, con acuerdo del Consejo, si lo estima conveniente, se adopte la resolucion que estime prudente para salir de la muy penosa posicion en que el país y el Gobierno se hallan colocados.

Me repito de US. como siempre su obediente servidor.

(Firmado) JUAN ANTONIO RIBEYRO.

grantes, la contratacion de Polinesios, sobre no envolver ningun elemento de bienestar para nosotros, ha excitado la sensibilidad general con las desgracias que ella ha producido en hora menguada. Todos ó una gran porcion de infelices, sin conocimiento de nuestras costumbres cultas, con los resabios de una vida errante ó cautiva, sin necesidades que les estimulen al aprecio de fuerzas corporales, y sin conciencia de su ser moral, han llegado á rendir su existencia en un suelo extraño, víctimas ó de la fatal nostalgia, ó de otras dolencias que han tenido su origen en la misma ausencia de la tierra natal. Y para salvarlos no han valido ni el trato dulce que se les ha dispensado, ni el estudio que se ha hecho por muchos patrones de su especial organizacion para ocuparles convenientemente, ni el descanso que se les ha concedido de las faenas para que eran destinados, ni cuantos recursos se han empleado, ya para ensanchar su corazon, ya para morigerar sus habitos nocivos. Nada ha servido, ni nada ha producido un efecto proficuo; y la estadística de la mortalidad de estos infelices infortunados ha subido á una cifra que causa tanta compuncion como estrañeza.

Para economizar estos gravísimos hechos que afligen con razon el espíritu de nuestros pueblos, y tambien para cortar los abusos que a la sombra de las concesiones pudieran cometerse, es indispensable suspender para en adelante la introduccion de Polinesios. Cuando se adoptó esta medida que nada tiene de contraria á los principios de justicia, ni á las máximas de moralidad, ni á las reglas humanitarias que han consagrado los adelantos de nuestra época, el Gobierno hizo uso de un derecho inmanente, y de un derecho que antes de ahora á ninguna nacion ha llegado á disputarse. Permitir la venida de hombres libres, contratados sin violencia para mejorar de situacion, y garantizados en sus personas, en sus prerrogativas de hombre y en los productos de su trabajo, es una accion que ni ofende las reglas del derecho internacional, ni ataca intereses ajenos, ni da ejemplos de corrupcion, como tal vez pudiera suponerse. Mas el Gobierno del Perú, que siempre procura llenar la altísima mision que desempeña con honra de su patria y con aplauso de las naciones civilizadas, debe prohibir la internacion de colonos de Oceanía, pues de lo contrario, á mas de los inconvenientes referidos, podrian sugerir cuestiones de graves consecuencias que á todo trance deben precaverse.

Sírvase U.S. poner en conocimiento de S. E. el Vice-Presidente encargado del Poder Ejecutivo, el contenido de esta nota, para la resolucion derogatoria que he indicado, y admitirme las seguridades de aprecio con que soy su atento servidor.

(Firmado) JUAN ANTONIO RIBEYRO.

*Lima, Julio 28 de 1863.*

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno.

Hace dias que el Gobierno con un celo que lo honra, y animado de sentimientos humanitarios que lo recomiendan ante la opinion del mundo, se ocupa sin descanso en la adopcion de medidas salvadoras, que acaben de una vez para siempre con las desgracias que en mala hora han pesado sobre todos los inmigrantes de la Polinesia. Ha dictado desde luego providencias que han disminuido en gran parte los acontecimientos funestos que sucesivamente malograron y malogran las diversas expediciones de colonos llegados á nuestras playas; y si bien es verdad que no hay ni un solo hecho, ni el mas pequeño testimonio que desmienta la perseverancia de las autoridades para aliviar la triste condicion de los infelices isleños, resta todavía algo que hacer para poner definitivamente término á tan lamentables accidentes y para precaverlos en adelante sin daño y sin perjuicio de ajenos intereses.

tióparles lo relativo á este asunto, que á consecuencia de las medidas que se están adoptando por el Gobierno del Perú, la moral, la justicia y la humanidad quedarán vindicadas.

En seguida determinaron que esta acta sea copiada en el libro de acuerdos del Cuerpo Diplomático, presentándose, despues de firmada, una cópia á S. E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y Presidente del Consejo, por los Señores Encargados de Negocios y Cónsules Generales de Francia y Estados Unidos de Colombia, nombrados al efecto; remitiendo cada uno de los miembros de los referidos cuerpos otra cópia á su Gobierno.

Firmada:

CRISTOBAL ROBINSON,  
Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario  
de los Estados Unidos de Norte América.

TOMAS ELDREDGE,  
Encargado de Negocios y Cónsul General de Hawaii.

EDMUNDO P. DE LESSEPS,  
Encargado de Negocios y Cónsul General de Francia.

GUILLERMO STAFFORD GERNINGHAM,  
Encargado de Negocios y Cónsul General de la Gran Bretaña.

JUAN DUARTE DA PONTE RIBEYRO,  
Encargado de Negocios del Brasil.

PROSPERO PEREYRA GAMBA,  
Encargado de Negocios y Cónsul General de los Estados Unidos de Colombia.

JOSE CANEVARO,  
Cónsul General de Italia.

CELEDONIO URREA,  
Encargado de Negocios del Ecuador.

GUILLERMO BRAUNS,  
Cónsul General de Hamburgo.

GREGORIO ESCARDÓ,  
Cónsul General de la Confederación Argentina.

JUAN GILDEMEISTER,  
Cónsul General de Breinen.

ANTONIO EVARISTO D'ORNELLAS,  
Cónsul General de Portugal.

TEODORO MULLER,  
Cónsul de Hannover.

ADAM GREULICH,  
Cónsul de Francfort.

FRANCISCO OYAGUE,  
Cónsul de Venezuela.

Es copia.—(Firmado) T. R. ELDREDGE.

Lima, Mayo 22 de 1863.

El infrascrito, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, tiene el honor de dirigirse á los Cuerpos Diplomático y Consular residentes en esta capital, por el digno órgano del Excmo. Señor Ministro Plenipotenciario de los Estados de la Union, para expresarle, á nombre de su Gobierno, los sentimientos de gratitud por la declaratoria que se han servido hacerle, reconociendo las disposiciones benévolas de este Gabinete, para concluir, conforme con las reglas del derecho y de la justicia, los malhadados sucesos que han ocurrido con motivo de la introduccion de colonos de la Oceania.

El Perú y su actual administracion han deplorado de consuno los abusos cometidos en la introduccion de polinesios, que se permitió con la intencion laudable de trabajar nuestros campos, mejorando, con los bienes de la civilizacion, la condicion de seres tan desgraciados; y su pena ha sido tanto mas profunda, cuanto que, á la sombra de licencias legalmente otorgadas para objetos lícitos y fecundos en buenos resultados, se ha comprometido, por algunos segun se afirma, la dignidad del pais, su honra y su crédito justamente establecido.

El Gobierno ha llenado sus deberes, mandando hacer inquisiciones judiciales sobre los atentados denunciados, y prohibiendo, para en adelante, una inmigracion insuficiente para la revolucion que debia operarse en la agricultura nacional. No descansará en la adopcion de medidas que, á la vez de consultar derechos lejitimamente adquiridos, deje satisfechos los fueros de la humanidad, las prescripciones de la moral social y la respetabilidad de la nacion peruana.

Sírvase V. E., Señor Ministro, poner esta comunicacion en conocimiento de entrambos cuerpos, como señal de reciprocidad y aprecio; y aceptar las seguridades de distinguida consideracion con que soy de V. E. atento obsecuente servidor.

(Firmado) JUAN ANTONIO RIBEYRO.

A S. E. el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, Decano del Cuerpo Diplomático, etc. etc.

En Lima, y Mayo 13 de 1863, reunidos los Cuerpos Diplomático y Consular residentes en esta capital;

DECLARARON:

1. ° Que los Cuerpos Diplomático y Consular deplorán, igualmente que el Gobierno del Perú, los hechos abusivos y horrorosos que han tenido lugar en las Islas Polinesias, para obtener colonos, en contravencion de las leyes y de las licencias concedidas para trasladarlos á esta República.

2. ° Que se complacen en manifestar su satisfaccion por las providencias oportunas que ha adoptado el Gobierno del Perú para prohibir este tráfico, que se hacia violando las leyes y las licencias otorgadas.

3. ° Que así mismo se complacen en asegurar á sus respectivos Gobiernos, al par-

Excmo. Señor:

La razon dada por el Secretario de Cámara manifiesta el estado de la causa criminal seguida contra el capitán é individuos de la tripulacion de la fragata "Empresa," y que por esta Sala se han expedido las providencias convenientes para actuarla hasta proceder á su vista, de que en la actualidad se ocupa.

Lima, Octubre 10 de 1863.

BLAS JOSE ALZAMORA.  
TOMAS DEL VALLE.

MANUEL SARAVIA.  
MELCHOR VIDAURRE.

F. J. MARIATEGUI.

En la causa criminal seguida de oficio contra el capitán, médico y demas individuos de la tripulacion de la fragata "Empresa," por varios actos criminales cometidos en el tráfico de canacas, siendo acusador el promotor fiscal D. José Benavides, y defensores de los reos el Dr. D. Ramon Gutierrez, Paredes y el bachiller D. Pedro Alvino Garcés—Vistos: y considerando—Primero: que á consecuencia del supremo decreto de treinta de Abril último. corriente á foja 13, por el que se ordenó seguir el juicio respectivo contra el capitán, sobre-cargo, mébico y tripulacion de la fragata nacional "Empresa" por varios actos criminales practicados en el tráfico de canacas, expidió en su cumplimiento el auto cabeza de proceso mandándose instruir el sumario respectivo—Segundo: Que de las instructivas del contraamaestre y otros individuos consta que el mayor número de los treinta y seis canacas que llegaron al puerto de Huacho, fueron tomados de un modo violento encerrándoseles en el entrepuenté despues de darles licor.—Tercero: Que á consecuencia de no haber obedecido la mayoría de la tripulacion á la orden dada por el capitán y mébico para cerrar el entre-puente, en la segunda Isla, lograron saltar á tierra como cien canacas que habian llegado á vender frutas y gallinas, habiendo prestado sus servicios únicamente al contraamaestre, y los dos marineros nombrados, Williams y Cole, estando comprobado por dichas declaraciones conforme con las de varios canacas traídos en dicho buque, haberse empleado la fuerza y violencia para retener á bordo treinta y seis canacas que se han hecho aparecer como contratados voluntariamente—Cuarto: Que igualmente resulta probado que el capitán y el mébico tomaron por la fuerza á cuatro mujeres del lado de sus maridos y las conservaron en la cámara durante el viaje, en usos ilícitos.—Quinto: Que el capitán en su instructiva de foj. 64 niega el hecho de haber empleado la fuerza en la adquisicion de los canacas, negando ademas en su segunda instructiva de foj. 85 vuelta, el hecho relativo á las mujeres.—Sesto: Que practicado careo con una de las canacas á foj. 103, confiesa el capitán haber hecho uso de ella en virtud de haberla llevado con ese objeto el canaca Huiton, lo que fué negado por este en su declaracion de foj. 105 y diligencia de careo que le siguió.—Septimo: Que el otro hecho que sirvió de base para el juzgamiento de los reos es, de haber abandonado en tierra á D. Jorge Dunman y D. Enrique Carr.—Resulta que á mas de los motivos que dieron á bordo negándose á obedecer al capitán, se le sorprendió al primero una botella con rótulo de contener veneno, lo que dió mérito á que los dejasen en tierra temerosos de ser envenenados, es-

## MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Lima, 8 de Octubre de 1863.

Señor Presidente de la Ilma. Corte Superior de este Departamento:

En el Tribunal que US. preside se halla la causa que, por disposición suprema, ha seguido el Juez de Primera Instancia del Callao contra el capitán y los individuos de la tripulación de la fragata "Empresa," acusados de hechos criminales cometidos en la Polinesia.

Sírvase US. comunicarme el estado en que se encuentra la referida causa, porque motivos muy poderosos exigen en este asunto la posible preferencia.

Dios guarde á US.

JUAN ANTONIO RIBEYRO.

Illmo. Señor.

Cumpliendo con lo que se me ordena en el superior decreto que precede, expongo: Que esta causa ingresó el 17 del mes de Setiembre á la Sala del Crimen en consulta de la sentencia pronunciada por el Juez de Primera Instancia Dr. D. Agustín Fuente Chavez, en la que se condena al capitán que fué de la fragata "Empresa," Enrique Detert, á la pena de reclusion en primer grado y accesorias consiguientes, á la indemnización de la parte que corresponde de los gastos que se han hecho para restituir á las Islas á los treinta y seis canacas; y al marinero William Cole, á igual pena de reclusion en primer grado en término medio, con las demas accesorias; absolviendo de la sustancia á los marineros presentes: Lorenzo Silva, Francisco de Paula, Simón José, Carlos Brown, Than Makleam, Nicolás Ventura, Roberto Walker y Pedro Figueroa, y alzándose la interdicción del buque, que será puesto á disposición de su dueño, D. Francisco Canevaro. Dada vista al Señor Fiscal, apeló de esta sentencia, en la parte relativa al capitán de la fragata "Empresa," pidiendo se le aplique la pena de seis años de Penitenciaría; corrido traslado al reo Enrique Detert, en cuya providencia se le nombró Procurador al primero de la lista de turno y Abogado al Dr. D. Manuel Pérez, sacó el Procurador los autos, y habiéndolos retenido el defensor mas del término de la ley, alegando lo voluminoso del proceso, recargo de labores, y delicado del asunto encomendado á su defensa, se entregaron al fin, en fuerza de los apremios de la Secretaría, ordenados hacer verbalmente por US. I., devueltos con el escrito respectivo contestando ese traslado, se ha proveído—autos con citación, señalándose para la vista de la causa el día de mañana, y hoy se agrega la causa á la tabla con este fin.

Lima, Octubre 9 de 1863.

MATIAS VILLARAN.

## DICTAMEN FISCAL.

Illmo. Sr.—El Fiscal dice: que son gravísimos los crímenes cometidos por el capitán de la fragata "Empresa", Enrique Detert, principal acusado en la presente causa. Muy mal ha correspondido él y sus compañeros á la confianza que se les hizo de conducir inmigrantes polinesios á la República. El permiso que con muy sanas intenciones se concedió á diversos empresarios, creyendo que esta inmigración produjera muy provechosos resultados para la agricultura é industria del país, ha sido funestísimo, por el abuso, tropelias y excesos de todo género que algunos indignos especuladores han cometido por sí ó por medio de sus agentes, para realizar sus designios de enriquecerse sin pararse en los medios. Un ejemplo palpitante de esta verdad ofrece el presente proceso. El capitán Detert y sus compañeros no se han valido para conseguir inmigrantes sino de la seducción y de la fuerza. No habiendo sido suficiente la primera, se abusó de la segunda, encerrando y amenazando á todos los que incauta y desgraciadamente cayeron en la red, que con alhagos, obsequios y hasta convites se les tendieron. La mayor parte de ellos prefirió lanzarse en medio del Océano y libertarse á nado de la prisión que tan alevosa como injustamente se les habia preparado. Este inicuo procedimiento apenas produjo para los que le emplearon 36 polinesios ó canacas que fueron los únicos que arribaron á nuestras costas. Mas la iniquidad de Detert todavía se extendió á cometer á bordo actos de escandalosa inmoralidad y corrupcion, arrebatando, en union del médico Ingland, las mugeres casadas á sus maridos para verse con ellas en sus respectivos camarotes, satisfaciendo su liviandad. A los desgraciados prisioneros se les hizo sufrir esta afrenta que exita la indignacion, tanto mas, cuanto que se ha hecho recaer en seres de miserable condicion. A tamaños crímenes, la sentencia de primera instancia apenas impone la pena de reclusion en primer grado, sin tener en consideracion su gravedad, y que se cometieron antes de que empezáran á regir los nuevos Códigos en materia penal. La ley 22, tit. 14, part. 7.ª, condenaba al último suplicio á los plagiarios, entre los que enumera á los que dan ó reciben, venden ó compran hombres libres, sabiendo que lo son, con ánimo de servirse de ellos, como de siervos ó con el de venderlos. La ley 8.ª, título 10 de la misma partida, imponia destierro perpétuo á alguna isla, y otras penas á los que hacian fuerza con armas, entre los que enumera la ley 1.ª del mismo título, á los que como Detert, estando armados encierran á otro en su casa ú otro lugar, ó le precisan á hacer un pacto contra su voluntad. El robo de una muger honesta, sea doncella, casada ó viuda para corromperla, se denomina raptó, y era castigado por la ley 3, título 20, partida séptima, con la pena de muerte.—Estas leyes son las que ha debido tener en consideracion el juzgado de primera instancia, para castigar los delitos de Detert, perfectamente comprobados en el proceso; pues si bien es verdad que no han estado en uso hace mucho tiempo, tambien lo es que la práctica constantemente observada por nuestros tribunales, ha sido la de aplicar en su lugar la pena de presidio por mas ó menos años. El enjuiciado podrá acogerse á lo dispuesto en el artículo 26 del Código Penal, mas en este caso lo mas que á su favor puede hacerse es aplicarle, como culpable de varios delitos, la pena mayor, segun lo dispuesto en el artículo 45. Esta pena es la de seis años de Penitenciaría, designada en el artículo 269, y es la que este Ministerio se limita á pedir, apelando como apela, de la sentencia consultada. Lo dispuesto en el artículo 278 no es aplicable al presente caso, porque el delito se cometió antes de que rigieran los nuevos Códigos penales, y porque atendida la desgraciada situacion de los interesados, no pueden por sí rehusar. El Fiscal espera que US. I. revoque dicha sentencia en la parte relativa al capitán la fragata "Empresa", D. Enrique Detert, y lo apruebe en lo demas que contiene, salvo su mas ilustrado acuerdo. Lima, Setiembre 23 de 1863.—*Morales.*

Lima, Octubre veinte y nueve de mil ochocientos sesenta y tres.—Vistos: de conformidad con lo expuesto por el señor Fiscal, y considerando: que D. Manuel Maria Reyes, D. L. Engelhad, y D. Luis F. Kuinhey, usando de la autorizacion concedida por el Supremo Gobierno para introducir al Perú colonos de la Polinesia, conforme á la ley de 14 de Marzo de 1861, procedieron á fletar el buque nacional

tando comprobado por el mismo Dunnan ser efectivo tenia una botella con ese rotulo pero que no contenia veneno sino goma.—Octavo: Que de lo expuesto en los anteriores considerandos, resulta plenamente probado que el capitán, médico y el marinero Cole, resultan cómplices de fuerza y violencia para retener á bordot reinta y seis canacas que fueron al buque en las Islas Polinesias, y que el capitán y médico en persona tomaron, empleando la misma fuerza, á cuatro mujeres de las que estaban á bordo para uso ilícito.—Noveno: Que sometidos á juicio el capitán, médico, sobrecargo y tripulacion de la “Empresa,” y concluido el sumario, se libró mandamiento de prision contra los reos presentes, capitán Enrique Detert, contra maestre del buque Lorenzo Silva, marineros Francisco de Paula, Simon Joseph, Charles Brown, William Cole, John Markemie, Nicolas Ventura, Roberto Walkers y Pedro Figueroa, sacándose las copias respectivas del sumario correspondiente á los enjuiciados ausentes, médico, N. Inglard contra maestre, Francisco Napoleon James, J. Monayham, Mariano Espinosa, Juan Beck, Francisco Levy, Juan Gamboa, Nicolas Rendon, Williams Cole, Lázaro Mattes, Juan Larech, Julio C. Betancor y Joseph Ogen para seguirse contra éstos y por cuerda separada, conforme á lo dispuesto en el artículo 124 del Código de Enjuiciamientos Penal.—Décimo, Que contra el capitán Enrique Detert resultan probados los hechos á que se refiere el octavo considerando, y contra el marinero Williams Cole de haber prestado ayuda para emplear la fuerza en la toma de canacas, resultando igualmente probado que los marineros Lorenzo Silva, Francisco de Paula, Simon Joseph, Charles Brown, John Marquemie, Nicolas Ventura, Roberto Walker y Pedro Figueroa, lejos de aceptar la propuesta, que se les hizo de gratificarlos porque prestasen su ayuda, se negaron á obedecer las órdenes que se les dió de cerrar las escotillas, existe solo la falta de no haberse resistido de otro modo á que se consumaran los hechos mencionados.—Undécimo, Que el delito perpetrado por el capitán Detert y cómplices no puede calificarse de piratería, conforme á las Ordenanzas navales, pues sus papeles se hallaban expeditos para navegar á la Polinesia á contratar canacas, en virtud de la autorizacion concedida al efecto por el Supremo Gobierno; pudiendo considerarse mas bien como plágio, el que si bien se menciona en la ley penal novisima, debe de considerarse entre los atentados contra la libertad á que hace referencia el artículo 300 del Código Penal.—Duodécimo, Que ordenada la retencion del buque para las resultas del presente juicio, se ha comprobado no ser este de la propiedad de los enjuiciados y que el dueño al fletarlo para contratar canacas, dió instrucciones de que los canacas que se trajesen fuesen contratados con arreglo al supremo decreto que permitió este negocio, por cuya razon queda exento el buque de la responsabilidad, al que quedó afecto desde que se inició el presente juicio. Por estos fundamentos, de conformidad con lo expuesto por el Promotor-fiscal, fallo, que debo condenar y condeno al capitán que fué de la fragata “Empresa”, Enrique Detert, á la pena de reclusion en primer grado en el término máximo, conforme á lo dispuesto en el citado artículo 300 del Código Penal, y á las accesorias consignadas en los incisos 1.º y 2.º del artículo 37; y á la indemnizacion en la parte que corresponde en los gastos que se han hecho para restituir á las Islas á los 36 canacas; y al marinero Williams Cole, á igual pena de reclusion en primer grado en término medio y demas accesorias impuestas al primero, absolviendo de la instancia á los demas marineros presentes, Lorenzo Silva, Francisco de Paula, Simon Joseph, Carlos Brown, John Mackemie, Nicolas Ventura, Roberto Walker y Pedro Figueroa, alzándose la retencion del buque, que será puesta á la disposicion de su dueño D. Francisco Canevaro, y por esta mi sentencia, juzgando en primera instancia, así lo pronuncio, mando y firmo. Hágase saber y elévese en consulta al Superior Tribunal en la forma que corresponde si no fuere apelada en tiempo. Callao, Setiembre 17 de 1864.—*Agustin de la Fuente Chavez.*—Dió y pronunció esta sentencia que antecede, el Sr. Dr. D. Agustin de la Fuente y Chavez, Juez de primera instancia de esta provincia, y Auditor General de Marina, estando haciendo audiencia pública en el salon del despacho y de costumbre, á las cuatro de la tarde del día de la fecha que antecede, siendo testigos los escribanos D. Pedro Cnbillas y D. Juan Manuel Rojas, de todo lo que doy fé. Callao, fecha ut supra.—*J. Froilan de la Torre.*



## “LIZZIE THOMPSON” Y “GEORGIANA.”

*Bruselas, 14 de Enero de 1864.*

Señor Encargado de Negocios del Perú.

Yo me había apresurado á presentar al Rey, mi Augusto Soberano, la comunicacion que me habeis dirigido el 27 de Agosto último relativa al arbitraje deferido á S. M. par los Gobiernos del Perú y de los Estados Unidos, á causa del embargo de los buques “Lizzee Thompson” y “Georgiana”. Despues de haber examinado detenidamente el objeto del litigio segun lo que se ha publicado sobre ese conflicto, S. M. ha reconocido que el arbitraje que se le ha ofrecido seria de naturaleza muy delicada, á mérito de las circunstancias particulares en que se presenta. La cuestion de hecho y las de equidad se complican efectivamente con una cuestion de derecho muy espinosa para ser decidida desde léjos, y sin tener un conocimiento perfecto de las Legislaciones locales que es dificil poseer á una distancia tan grande.

El Rey, mi Augusto Soberano, temiendo no encontrarse en las condiciones necesarias para corresponder á la confianza de las Partes, me ha encargado informaros, que se ha mostrado muy reconocido al paso de ambos Gobiernos que han apelado á su imparcialidad; pero, que se vé á pesar suyo, forzado de declinar el papel de árbitro.

Dignaos, Señor Encargado de Negocios, aceptar las seguridades de mi muy distinguida consideracion.

ROGER.

---

## ALPACAS.

*Lima, Febrero 5 de 1864.*

Digase al Prefecto del Departamento de Puno que compre y conserve en su poder hasta nueva orden del Gobierno, cincuenta alpacas y otras tantas llamas, mitad machos y mitad hembras de ambas especies y de las mejores crias á fin de remitir oportunamente dicho número de animales en calidad de obsequio á S. M. el Emperador de los Franceses. Con tal objeto dirijase la respectiva nota al Ministro de Hacienda, para que ponga á disposicion del enunciado Prefecto los fondos que sean necesarios para el cumplimiento de esta disposicion.

Rúbrica del General SAN ROMAN.

PAZ-SOLDAN.

---

*Lima, Mayo 27 de 1863.*

Teniendo en consideracion que por resolucion de 2 de Octubre, de 1852 aceptó el Gobierno la invitacion que el Cónsul General de Bélgica hizo á nombre de su Gobierno para que el Perú contribuyese por su parte á formar el capital necesario para abolir el derecho de peaje del “Escalda”: que el Encargado de Negocios en ese Reyno Dr. D. Manuel Inigoyen en cumplimiento de la resolucion citada firmó la convencion respectiva, en la que se ha señalado la cantidad de 4,320 francos con la que el Perú debia contribuir, por una sola vez; y en atencion á que el Gobierno debe emplear cuantos medios esten á su alcance con el fin de proteger al comercio nacional, contandose entre esos medios la referida abolicion, se dispone que por el Ministerio de Hacienda se gire un libramiento á favor del mencionado Irigoyen por la expresada cantidad; imputandose este gasto á la partida 16 seccion única, capítulo 2.º pliego 2.º del presupuesto de la República.

"Empresa" perteneciente al Sr. D. Francisco Canevaro en los términos que aparecen de la contrata corriente á f. 133: Que en dicho convenio se estipula que las contratas de los colonos se celebrasen por Engelhard con sujecion á los principios establecidos por el Supremo Gobierno, que garantizaban plenamente sus derechos á fin de que no adoleciese de nulidad ni presentasen dificultad en la realizacion de la "Empresa": que Engelhard y Enrique Detert, capitan del buque, contrariando las prescripciones de Gobierno y comprometiendo su bandera nacional, procedieron á enganchar á los indigenas de la Polinesia, atrayéndolos con astucia á bordo y secuestrándolos despues por la fuerza para conducirlos con violencia al Perú: que este delito perpetrado antes de la promulgacion del Código Penal, era calificado de fuerza con armas, conforme á la ley primera, titulo primero, partida séptima, y sujeto á la pena de destierro perpetuo en una isla, segun la ley octava del mismo titulo y partida, que en su práctica quedó despues sustituida con la de presidio: que en el caso actual ese delito tenia que ser reagravado con el de falsificacion de las contratas de los colonos, sin las que no podian presentarse en nuestros puertos, conforme á la presentada ley de Marzo de 1861; que el capitan Detert, ademas convicto y confeso de haber abandonado en la isla "Vapon" á D. Jorje Blare, Damian, y Enrique Guillermo Carr, esponiéndolos á la venganza de los polinesios, exitada por los atentados de que habian sido víctimas sus compatriotas, infringiendo de este modo la disposicion contenida en el artículo 693 del Código de Comercio, conforme á la cual aun en el caso de que dichos individuos hubiesen sido reos de algun delito, han debido ser retenidos á bordo y entregados á la autoridad correspondiente para su juzgamiento: que el mismo capitan está ademas convicto de haber perpetrado otros actos de violencia, con las mujeres que por la fuerza habia traído á bordo, y que aunque no hayan hecho su acusacion en forma, no pueden dejar de agravar su criminalidad; que los delitos perpetrados por el capitan Detert no se hayan comprendidos en el artículo 300 del Código Penal, que se limita á los atentados contra la libertad, de simple detencion ó cárcel privada; no favoreciéndole por consiguiente el artículo 26 del mismo Código. Por estos fundamentos y demas que se han tenido presente, sentencia por fallo con grado de vista por la que revocaron la de primera instancia de f. 203, su fecha 17 de Septiembre último, en cuanto condena al capitan Enrique Detert á reclusion en primer grado, y al marinero Williams Cole, á la misma pena en término medio, impusieron al primero la de seis años de presidio y al segundo la de cuatro años de la misma pena, que deberán cumplir en la Penitenciaría con inhabilitacion absoluta por el tiempo de la condena y la mitad mas despues de cumplida, interdiccion civil y sujecion á la vijilancia de la autoridad, conforme á lo prevenido en el artículo 35 del Código Penal; la aprobaron en lo demas que contiene sin perjuicio de los derechos de D. Jorje Dumian para la indemnizacion civil que ha reclamado, y que se le dejen á salvo para que use de ellos en la via y forma que corresponde, conforme á las leyes; y los devolvieron.—SS. *Saravia—Alzamora—Valle—Vidaurre—Mariátegui*.—Se votó conforme la ley, *Villarán*.

Lima, Noviembre 9 de 1863.—Vistos; de conformidad con lo expuesto por el señor Fiscal, declararon no haber nulidad en la sentencia de primera instancia pronunciada por la Illma. Corte Superior del Departamento, en veinte y nueve de Octubre último, que revocando la de primera instancia de f. 203, condena al reo Enrique Detert á la pena de seis años de presidio y á Williams Cole á 4 años de la misma pena, que cumplirán en la Penitenciaría con las demas accesorias que contiene dicha sentencia de vista, pasándose al Supremo Gobierno las copias á que se refiere el señor Fiscal; y los devolvieron.—SS. *Herrera—G. Sanchez—Cossio—Alvarez—Muñoz*. Proveyeron, firmaron y publicaron el auto anterior en el dia de su fecha los señores Presidentes y vocales de este Supremo Tribunal que lo suscriben, siendo testigos el Relator, Procuradores, y Porteros de dicho Supremo Tribunal de que certifico.—Por ausencia del secretario, *Policarpo Amador*.—Es copia de que certifico. Lima, Noviembre 13 de 1863.—*Juan Rondon*.

Papeete, Tahiti, Abril 2, de 1844.

Muy apreciado señor y amigo.

Ha llegado á mis manos el día 8 del Noviembre último las estimables cartas que con fecha 20 de Septiembre anterior me dirigió Uo. desde San Francisco, anunciándome su nombramiento como Consul General del Perú en la Polinesia.

La posición lejana de estas islas, y la irregularidad y poca frecuencia de las comunicaciones con ella de otras partes, han impedido que yo contestara antes á la carta de Uo. amablemente.

En ella me manifestó Uo. sus deseos de averiguar, en cumplimiento de la misión que su Gobierno le ha confiado, la verdad de lo ocurrido por acá respecto de los buques Peruanos que vinieron en busca de naturales de la Polinesia, y Uo. con motivo de las dificultades que encontraron para llegar hasta Tahiti, me encargó que tratara yo de conseguir aquí, los datos sobre el particular que pudieran proporcionarse.

Pienso decirle que por acá no hay personas capaces de dar las declaraciones generales que Uo. pide sobre todo lo que ocurrió en aquella época; pero los varios números

del  
Señor Don Manuel Palacios,  
Consul General del Perú  
en la Polinesia.

periódico Oficial "Messager de Tahiti" que remito á Uo. contienen todas las noticias importantes sobre los sucesos en cuestión que aquí se saben de un modo positivo. Toda Uo. que he tratado con tanta calidez los diversos artículos sobre el asunto, puede añadir que las relaciones allí escritas son, hasta donde me es dable saberlo, conformes con la verdad. Al mismo tiempo le indicaré que la justa apreciación de las medidas tomadas contra los diversos buques Peruanos en este puerto, dependen principalmente de, me parece, sobre la cuestión del derecho que haya habido para tomarlos en las circunstancias de cada caso. Estas respectivas circunstancias se encuentran expuestas por las mismas Autoridades Francesas en los periódicos que le mando repetido que ignoro que haya lugar para imputar á su exposición inexactitud alguna substancial.

Los buques Peruanos que han llegado aquí confundidos en el tráfico de Kanakas, han sido seis, segun Uo. podrá ver en el <sup>"Oy"</sup> "Messager" de 27 de Junio último, y son los siguientes:

- 1.º La barca "Serpiente Marina."
- 2.º El bergantín "Barbara Gomez."
- 3.º El bergantín "Mercedes A. de Wholey."
- 4.º La goleta "Coras."
- 5.º El bergantín "Guayas."
- 6.º El bergantín "Misti."

1.º El caso de la "Serpiente Marina" (véase los "Messagers" de 30 de Noviembre de 1862, de 28 de Febrero de 1863 y de 27 de Junio de 1863), cuyo buque llegó aquí el 7 de Noviembre de 1862 y permanece todavía en este puerto, en espera de resoluciones principales de derechos á saber:

Primera

Primera cuestion: ¿Si las circunstancias que acompañaban su llegada constituyeron un motivo razonable para la detencion á que se sujetó este buque mientras se averiguara sus antecedentes y procedimientos en Gambier, segun antes se hallan, como se encuentra Tahiti, sujetos á la Jurisdiccion Francesa?

Segunda cuestion: ¿Cuando despues de haber las dichas autoridades en Gambier, decidieron las Autoridades Francesas en Tahiti dejar regresar al Perú al Capitán y al sobrecargo de la "Serpiente Marina", por no haber tenido éxito las tentativas hechas por ellos en Gambier (vease el "Messenger" del 14 de Abril y el del 27 de Junio de 1863), si se pudo justamente prolongar la detencion del buque, como se hizo, mientras que el Gobierno Imperial en Paris decidiera lo que la Autoridad Colonial en Tahiti debia de hacer en el asunto?

El embargo arriba dicho de la "Serpiente Marina" fué levantado el dia 25 del proximo pasado por el Comisario Imperial en esta isla, quien dejó al buque á la disposicion de los dueños en Tahiti, de sus dueños.

2.º El caso del bergantin "Barbara Gomez", que llegó á Papete el dia 10 de Noviembre de 1863, y salió el 19 del mismo mes, (vease el "Messenger" del 27 de Junio de 1863.) Este buque no sufrió detencion alguna, pero sí fué sujeto á la visita de las Autoridades del Puerto, hallándose entonces el buque dentro de la Jurisdiccion Local.

3.º El caso del bergantin "Mercedes A. de Holley", que entró á este puerto el dia 7 de Diciembre de 1863 bajo el mando de un oficial Francés; este buque tenia á Cabellon del Perú desplegado en el lugar acostumbrado, pero al mismo

tiempo

tiempo tenia el *Rebellion Francis* abgado en otra parte,  
es decir, en el palo mayor.

El dicho buque habia sido apresado por el vapor de guerra francés *"Rabouche Treville"* el dia 3 de Diciembre de 1862 en medio de las islas Paumotu, o Tuamotu, que son dependencias de Tahiti, teniendo el bergantín *"Mercedes A. de Wholey"* a bordo, al momento de su apresamiento, unos 150 naturales de aquellas islas, los cuales naturales habian sido embarcados en contravencion de las leyes locales vigentes.

Por los detalles de la captura del *"Mercedes"* y sus patache, le referiré a los *"Messagers"* de 30 de Noviembre y 14 de Diciembre de 1862, como tambien a los de 10 de Enero, y de 14, 21 y 28 de Marzo de 1863; estos ultimos tres números del periódico oficial contienen la relacion de hallada del juicio que despues se siguió aqui al capitán (Muirbaro) y al piloto interpuso (Leu Knapp) de dicho buque, como igualmente copia de las sentencias pronunciadas contra ellos por el Tribunal Criminal. He asistido personalmente a las mas importantes partes de este juicio, el cual creo haber sido legalmente seguido; el Tribunal fue compuesto de sus miembros ordinarios para las causas criminales en general.

Vera U. por el número 10 del *"Bulletin officiel"* que acompaña al *"Messager"*, que los dos condenados elevaron recurso al Emperador francés con el objeto de obtener el ser agraciados de la pena pronunciada contra ellos, — que la Autoridad local dió curso a la súplica, — pero U. encontrará en el *"Bulletin"* número 21, que el Gobierno francés ha contestado que la correspondencia que habia recibido él del Ministro de Francia en el Perú, demostraba la inoportunidad de

"un acto de demencia en las circunstancias presentes," y que  
por consiguiente debia de llevarse a ejecucion la sentencia.  
El mismo "Bulletin" número 87 contiene las decisiones locales  
que en consecuencia fué expedida con fecha 20 de Octubre  
del próximo pasado mandando ejecutar la sentencia.

El Capitán Urubazo y el piloto intérprete Knapp,  
quedaron pues encerrados en el fuerte de Taravao, situado en  
el Volcán de Tahiti, lugar fresco y sano, donde hay una  
pequeña guarnición Francesa, cuyo jefe tiene bajo su  
custodia á los dos prisioneros, quienes no tienen que  
ejecutar trabajos forzados, ni sufren ningunas penas duras,  
según ellos mismos han dicho á mi esposa, quienes estando  
en el mes de Octubre último de guerra en Taravao, han  
podido visitar en su carácter de penados á Urubazo y  
á su compañero en las prisiones mismas que habitaban.

Me parece que fuera imposible que Uo., aun cuando  
viniera aquí lograra de las Autoridades Francesas en este  
país, que pusieran en libertad á Urubazo, porque solo  
el Emperador posee la facultad de agraciar á los  
condenados.

Respecto del bergantín peruano "Mercedes," me resta  
todavía hablar del punto de derecho que forma la base de los  
procedimientos judiciales contra su capitán y su piloto, como  
también de su venta en justicia que se verificó después (véase  
los "Messagers" de 14 de Abril y de 27 de Junio de 1863) para  
satisfacer las multas impuestas por las sentencias del  
Tribunal criminal á que antes he referido, y la cual se  
encuentra copiada en las últimas hojas del "Messager" de 28  
de Marzo.

El punto de derecho á que aludo es el muy importante

La Jurisdicción, es decir, si el Tribunal tenia facultad para tomar conocimiento de los actos que dichos lugares al juicio.

Las ofensas comprendidas en la acusacion contra el capitano y el piloto del bergantín "Mercedes" de "Wholey", eran, como U. verá en las primeras hojas del "Messenger" del 4 de Mayo, contravenciones ó bien al Código penal Francés años ha adoptado y todavía vigente acá, ó bien a leyes locales en vigor. También se habian cometido ó á tener en estas formas de parte del territorio Tahitiano, ó en las aguas territoriales de este estado. Además el buque fué aprehendido en una parte del mar que se halla rodeada por numerosas islas pertenecientes todas á los estados del Protectorado de Tahiti. Hubo tambien otra circunstancia que parece importante tener presente al tratar la cuestion de saber si el buque, cuando se le aprehendió, estaba verdaderamente sujeto á las Jurisdicciones locales; es decir, la circunstancia que, en aquel momento, el capitán del bergantín "Mercedes", con parte de la tripulacion de aquel buque, se hallaban dentro de la laguna interior de una de las antedichas dependencias de Tahiti, á saber, en la laguna ó puerto de la isla de Marutea.

Quiero á U. una carta impresa de los Archipiélagos vecinos de Tahiti, por medio de la cual me parece que U. comprenderá mas claramente las situaciones respectivas de Marutea y de las demas islas Paumotu, que segun arroja el juicio fueron visitadas por el bergantín francés "Mercedes" de "Wholey". Las islas Paumotu, como antes le he dicho, son dependencias de Tahiti, y puedo añadir que el Gobierno del protectorado, Francés ha ejercido soberana jurisdicción sobre ellas á mi sabiendas desde el año de 1848.

E igualmente mando á U. un ejemplar del Crónica de Tahiti



Tahiti y dependencias para el año de 1863, llamando particularmente su atención á la lista alfabética que encontrará V. M. desde las páginas 35, de las islas Polinesias colocados bajo del protectorado ó de la soberanía de la Francia.

4.º La goleta "Cora" llegó al puerto de Papeete el día 17 de Febrero de 1863, habiendo sido capturada unos días antes en las islas independientes de Papea, por los naturales de aquellas islas, en poder de quienes fué conducida á Tahiti y allí dejada por ellos poco después de su llegada. (Véase el "Messenger" de 24 de Febrero de 1863.) La tripulación francesa de la "Cora" se hallaba todavía á su bordo, y las Autoridades Francesas en Tahiti, en vista de las singulares circunstancias en que había llegado el buque, tuvieron á bien hacer una averiguación sumaria relativamente á los motivos que hubiesen tenido los naturales de Papea para apresar la "Cora" y conducirla á Tahiti. En el "Messenger" del 28 de Febrero se encuentra la relación de la averiguación sumaria arriba dicha. (Mientras que se tomaban estas medidas, el capitán de la "Cora" quedó provisionalmente encarcelado; mas, después de haberse encontrado que los hechos culpables cometidos por este buque tuvieron lugar en islas fuera de la Jurisdicción Francesa, es decir, en las islas independientes de Papea y Papea, se ha puesto de nuevo en libertad al capitán. Este desapareció pocos días después, y posteriormente se supo que había embarcado á bordo de un buque que salió con destino para la costa de América. Quedó pues la "Cora" en el puerto de Papeete sin capitán, y mas tarde sin tripulación, por haberse ella mandado mudar también, y la Administración Francesa la hizo vender, á remate público, como abandonada, el día 5 de Mayo siguiente.

siguientes. (Véase los "Messagers" del 2 de Mayo y del 27 de Junio de 1863). He sabido después que el Gobierno Francés ha aprobado de la venta de este buque con motivo de su abandono. La "Cora" se vendió en un precio muy subido, considerando su mal estado; y el producto de las ventas del buque y de sus materiales, víveres, &c., ascendiendo según se me asegura á mas de 4,000\$ queda ahora en depósito en la Tesorería Local de Papete por cuenta de los descuentos en el Perú, cuando ellos lo reclamen debidamente.

5.º El bergantín "Guayas" llegó á Tahiti el día 28 de Mayo pasado, y aunque la Autoridad local el día 15 de Abril siguiente se negó á conceder licencia para su salida, sin embargo, después de las explicaciones y garantías que ofreció el capitán de este buque, se le otorgó el día 17 de Abril la licencia solicitada para regresar al puerto de Quayaquil, para donde dió la vela el día 24 de Abril. Los pormenores de este arreglo sobre el "Guayas" se encuentran publicados en el "Messager" del 27 de Junio de 1863.

6.º y último: el bergantín "Misti" fondeó en el puerto de Papete el día 11 de Abril en circunstancias que tambien indujeron á las Autoridades Francesas á practicar una averiguacion sumaria sobre los motivos de su llegada. El informe relativo al resultado de estas averiguaciones se verá impreso en el "Messager" del 27 de Junio último. El bergantín "Misti" se hallaba en muy mal estado, y su capitán voluntariamente lo ha hecho vender en remate público el día 11 de Julio, como estando en estado de innavigabilidad. El comprador le ha pagado la suma de 10,800 francos en que fué vendido. (Véase el "Messager" del 18 de Julio de 1863).

Antes

Antes de acabar estas cartas, me permito la franqueza  
de llamar la atención de Ud. al incluido ejemplar del  
"Bulletin Officiel" numero 13 de 1861, que contiene, a sus pági-  
nas 300 y 301, un oficio circular del Gobierno Francés copien-  
do la regla adoptada por el Departamento de Marina  
y el de los Negocios Extranjeros en París, relativamente  
a la transmisión y entrega del Exequatur que necesita todo  
Consul Extranjero nombrado para residir en una Colonia Fran-  
cesa. Añadiré que esta regla es aplicable a todos los  
Consules Extranjeros que se acrediten cerca del Gobierno  
del Protectorado Francés en Tahiti.

Quedo de Ud. mi estimado señor y colega,  
su atento y seguro servidor

J. B. Minors

GRECIANCSD 4/9/48

14 September 1865. New South Wales Colonial Secretary forwarded an account to the Tasmanian Colonial Secretary for payments made on account of the ship wrecked crew of the brig Grecian.

" 1864

August 23	J. M. Merrington for clothing	30 April 1864	£0.15.3
"	"	C. Sills Board and lodging 30 April and 3 May 1864	0.10.0
"	"	P. Cloudy do do	11. 5.0
			<hr/>
			£12.10.3 "

The Tasmanian government disputed the claim on the grounds that the responsibility rested with the Board of Trade.

GO 1/116 Governor's Office Despatch no. 59 6 September 1864

Copy enclosed. References to Allegations made against the Master of the Grecian. Unfortunately the enclosures to this despatch are not included.

MB 2/33/35 Agreements between Master and crew of the brig Grecian 1857 - 1864. Copies of the relevant documents are enclosed.

MB 2/39/27 p. 263 Report of the Arrival of the Grecian on 4 October 1861. Copy enclosed.

MB 2/39/29 p. 192 Report of the Arrival of the Grecian on 27 February 1864. Copy enclosed.

Crowther Collection p. 639.22 LIS

Ms. contemporary lists of local whalers 1859-1866. The Grecian is listed as sailing on 17 December 1861 and returning on 27 February 1864. An undated list of ex-whalers in the coastal trade notes that she was wrecked.

The Crowther Collection also holds the logbooks of the Grecian for 1856-57.

Mercury 29 February 1864

Report of arrival and reference to her notoriety. Copy enclosed.

Mercury 11 March 1864.

Advertisement of the peremptory sale of the brig Grecian. Copy enclosed.

Mercury 12 March 1864.

Report of the sale of the brig for £775 to Mr James Young. Copy enclosed.

The Advertiser 12 January 1864 p. 3 col. 1.

'We have been favoured with the following extract from a letter dated Tahiti, October 31 received by a gentleman in this city.' "We have very little of the slave trade now, but a Peruvian Minister is expected here soon to arrange affairs with the Government. The French S. S. Diamant left Callas in July, with 29 of the poor natives principally Marquesans, for the Marquesas and here. Soon after leaving smallpox broke out on board, and fourteen died before arriving at Marquesas, where she landed the rest, and during her stay five more of them died. Some of the others being infected, escaped from the authorities there, and have spread the disease all over the islands. The French Admiral arrived here three days ago; calling there he found the disease so bad he did not stop. Indeed it is reported that the group is decimated. A fearful finale to this inequitable traffic - S. Herald, January 1."

Advertiser 5 April 1864 p. 2 col.

"The brig Grecian sailed yesterday for Sydney with a cargo of timber and produce."

Mercury and Advertiser 14 May 1864

Shipping columns carried accounts of the wreck of the Grecian. Copy of the Mercury's report is enclosed.

J. E. Philp Whaling Ways of Hobart Town Hobart 1936

Section on the Grecian incident - copy enclosed.

Mercury 29 Feb. 1864

**SHIPPING.**

**ARRIVED.—February 27.**  
*F. Grecian*, brig, 209 tons, T. C. Lapworth, from  
 Liverpool, 8th instant, in ballast. Agent, O. H.  
 Hedburg.

**COASTERS INWARDS.—February 28.**  
*Secret*, Orster Cove, timber; *Jubilee*, Long Bay,  
 palings; *Alpha*, Barnes Bay, firewood; *Thames*,  
 Australia, Macaroy, Frank, Barnes Bay, firewood;  
*Twins*, East Coast, produce.

**CLEARED OUT.—February 27.**  
*Craig Ellachie*, brig, 226 tons, H. A. Westbrook,  
 for Napier, Hawkes Bay, N.Z.  
*Scordish*, schooner, 155 tons, J. Roberts, for  
 Port Albert. Passenger, cabin—Mr. Peery.

**SAILED.—February 28.**  
*Kate Waters*, for Welshpool.  
*Catherine*, barque, for Dunedin.  
 February 29.  
*Isabella*, barque, for Dunedin.  
*Sophia* Thoro's ship on a whaling voyage.  
 February 27.  
*Emma Prescott*, brig, for Melbourne.  
*Vase*, brig, for Dunedin.

**EXPORTS.—February 27.**  
*Craig Ellachie*, brig, for Napier, 53,000ft. timber,  
 5,000ft. battens, 231,000 shingles, 44,500 ft. box  
 palings, 15,000 gal. do 4x1,001 5/2 market palings,  
 2,500 laths, W. Fisher.  
*Scordish*, for Port Albert, 2 ctn leather, Captain  
 Roberts, 10 tons hay for use of stock.

[By ELECTRIC TELEGRAPH.]  
**MOUNT NELSON.—February 27.**  
 5.30 a.m.—Wind, W., light; sea, Bar. 30.24.  
 Ther. 50. Ozone 7.  
 February 28.  
 8.30 a.m.—Wind, N.W., light; sea, Bar. 30.33.  
 Ther. 49. Ozone 6.

**FORTESCUE BAY.—February 27.**  
 8.30 a.m.—Wind, N.W., light; sea, Bar. 30.10  
 Ther. 49. Ozone 5.  
 February 28.  
 8.30 a.m.—Wind, S.E., light; sea, Bar. 30.30.  
 Ther. 53. Ozone 4.

**LOW HEADS.—February 27.**  
 9.30 a.m.—Wind, S.E., light; sea, Bar., 30.35.  
 Ther. 63.  
 February 28.  
 3 p.m.—Wind, N.E., light; sea, clear. Bar.  
 30.44, Ther. 68.

**ARRIVED.**  
 12.30 p.m.—City of Lancaster, s.s. from Mel-  
 bourne. Passengers—Cabin Mr. and Mrs. Sparks,  
 Mr. and Mrs. Sutcliffe, Mr. and Mrs. Dixon, Mr.  
 and Mrs. Guinness, Capt. and Mrs. Kay, sergeant and  
 child, Mr. and Mrs. Howard, Mr. and Mrs. Parker,  
 Miss Clark, Miss Gray, Mr. and Mrs. Parker,  
 Mrs. Johnson, Mr. and Mrs. Stephen, Misses Young  
 (2), Capt. Talbot, Messrs. Smith, Black, Turnbull,  
 Martin, Robertson, Coffin, Puckle (2), Crofts,  
 Hodggett, Baines, Mr. and Mrs. Overell, servant,  
 and three children, Messrs. Chick, Rydston, O'Connell,  
 Russell, Isaacs, Beckr, J. M. Wilson, Dowling,  
 Fairthorn, Captain Murray, and 16 stowage.  
 SAILED.  
 7 a.m.—Nightgale, barque, for Adelaide.

**SHIP MAILS.**  
 For Melbourne, &c. via Lancaster, per City of  
 Lancaster to-morrow at 1 p.m.  
 S. T. Hutchinson, Postmaster.  
 P.S.—Mail for Sydney, New Zealand, seasons,  
 (incl. to all Bay of Islands, and Swan River, and  
 all ports on the coast, as forwarded via Melbourne,  
 to every second vessel departing from Hobart  
 Town for destination.

A notice appeared to the David Watson, from  
 Wood, that way off Three Beach Bay, at sundown  
 on Monday.  
 A notice was also received to come off on Saturday  
 at 10 o'clock, under the name of *Atlantic*, a large  
 quantity of cargo, especially among those who are  
 fond of loading the ship.

**TRIAL OF THE HECTOR.**

(From *The Times*, Dec. 24th.)

The official trial of this frigate commenced at  
 Portsmouth yesterday, and will be completed to-  
 day, weather permitting. The *Hector* is the first  
 vessel of her class, at present confined to herself  
 and the *Valiant*, that has been put through the  
 test of the measured mile; is one of an intermediate  
 class as to tonnage between the *Warrior* and *De-  
 fence* classes, and is an intermediary as to armor  
 between the *Warrior* and *Minotaur* classes. For  
 these reasons, some description of her is necessary  
 previous to recording her performances yesterday.

The *Hector* was laid down in Messrs. Napier's  
 building-yard at Glasgow, in March, 1861, the  
 drawings, &c. being furnished from the Com-  
 troller's Department of the Admiralty, and was  
 launched on the 21st of September, 1863. Her  
 principal dimensions are—length between per-  
 pendiculars, 287 ft.; breadth, entrance, 50ft. 3in.;  
 depth from underside of keel to spar-deck, 40  
 feet. Tonnage, builders' measurement, 4,123 tons.  
 Launching weight, 3,050 tons. Draught of water  
 when launched, 15ft. 8 1/2 in. forward, 19ft. 6in. aft.  
 Displacement at load water-line, 6,400 tons.  
 Weight of iron used in construction of hull, ex-  
 clusive of armor, 2,588 tons; weight of armor-  
 plates, 873 tons; weight of armored shield on  
 upperdeck inside stem, 12 1/2 tons; weight of rudder,  
 9 1/2 tons; weight of engines, 16 1/2 tons; ditto boilers,  
 220 tons; ditto, water in boilers, 90 tons; ditto,  
 propeller and shafting, 6 1/2 tons; ditto, coal-  
 boxes, 37 tons; ditto, capsula for hot shot, 7 tons;  
 ditto, spare fans, 12 tons; weight of coal railway  
 for transporting coal from coal bunkers to fur-  
 naces, 5 tons; weight of auxiliary engines, 9 1/2 tons;  
 ditto spare engine gear, 29 tons; ditto sundries,  
 23 tons. The propeller is a two-bladed Grifflah,  
 having a varying pitch from 2 1/2 ft. 6in to 27 1/2 in.,  
 and set now at 26ft. 6in. Space for coals in bun-  
 kers, 450 tons, the amount she had in at  
 the commencement of her trial yesterday.  
 The masts are of tubular iron, and weigh  
 —main, 17 1/2 tons; fore 17 tons; mizen, 5 1/2  
 tons. When the ship came round from Scotland  
 she was also fitted with an iron tubular bowsprit,  
 which could be topped up by means of a massive  
 brass hinge, fitted on the steamhead, weighing 25 1/2  
 cwt. Since the ship has been lying at Portsmouth,  
 however, this complicated affair has been taken out  
 of her, and she is now fitted with a running bows-  
 prit, simple and light in character, and that can  
 be run in and laid along the vessel's deck with the  
 greatest ease at any time it may be wished to dash  
 the ship's "beak" into the bowsprit of an enemy.  
 The engines are 7R. below the ship's estimated  
 water line, as shown in the drawings, and occupy a  
 space of 27ft. longitudinally. They are on Messrs.  
 Napier's horizontal trunk air-pump principle of 300  
 horse-power, nominal, and are marvels of engineer-  
 ing work and beauty in casting. The cylinders have  
 a diameter of 82 inches, and the pistons a stroke  
 of 4ft. The boilers are six in number, three on  
 each side the stoke-hole, each boiler having four  
 fires, or twenty-four in all. The arrangement of the  
 boilers in the *Hector* is precisely the same as in  
 others of Her Majesty's ships,—the fires face each  
 other, and the stokers work in a kind of iron tunnel  
 some 10 ft. or 12 ft. in diameter, with burning fur-  
 naces on each side, and all but literally roared  
 alive. Some day this may be remedied by simply  
 placing the boilers back to back, when the fires  
 would then face the coal bunkers, and save the  
 cost and trouble of transporting, as is now the case,  
 the coals from the bunkers to the different furnaces  
 in the stoke-hole and for the replacement of  
 which an overhead railroad has to be fitted to  
 transport the coal bags,—in the *Hector*, as she was  
 by foregoing figures, weighing in the aggregate  
 five tons. The difference in temperature, and con-  
 sidered to the men in their work and improvement in  
 its healthfulness, would, under the proposed altera-  
 tion in the position of the boilers, be almost beyond  
 belief. The means existing on board for assisting  
 in the ventilation of the stoke-hole is a fan worked  
 by a 40-horse power auxiliary engine, which is also  
 used for general ventilating purposes, clearing the  
 main deck of smoke when in action with an enemy,  
 supplying the blast to the capsula from a steam

buttocks dragged  
 towing weight of  
 anything but a  
 beam as an addition  
 of the year 1863.  
 were as follows:—

No. of Time.	Speed.
1	5 45
2	4 56
3	5 34
4	5 1
5	5 17
6	5 21

These figures give  
 before, 11 3/4, 11 1/2,  
 second means 12 3/4  
 of means, or true  
 The boilers supplie  
 Throughout the tri  
 speed of the ship w  
 so successful a spec  
 mbrally for the cou  
 iron-clad frigate Ro  
 her trial realized 12  
 membered, in compar  
 that a fraction of a  
 far greater actual imp  
 inch in her defensiv  
 In turning, or stop  
 perfect as could be  
 giving all the comm  
 the rudder, and the  
 —With the helm hard  
 the wheel the rudder  
 the half circle made  
 full circle in 5 min. 40  
 engines ranging from  
 a port and 2 1/2 turns of  
 got to an angle of 30 d  
 3 min. 12 sec., and the  
 the revolutions of the  
 The ventilation of t  
 was found to be fearf  
 system of cowls and  
 on board is useless. Y  
 when the ship was going  
 the wind; but the foll  
 below, will speak to  
 the stokers' quarters. Tem  
 first run at the measure  
 engine-room, forepart, 7  
 aft, 70 deg. Stoke-hole,  
 middle, 117 deg.; aft, 100  
 75 deg.; middle, 130 deg.

The half boiler trials a  
 day, weather permit

**COMMERCIAL.**

**Mercury Office.**  
 There has been little  
 the week has closed  
 affected at previous  
 tion of a small por  
 quitted at 4s. 6d. per  
 of any transactions ha  
 continue at under —  
 wheat, 1s. 6d. per  
 to 6s. 6d. per bushel.  
 O  
 bushel.

**Lancaster.**—We  
 the *Parliament* on the 27th  
 Five from new wheat  
 and the old, millers quote  
 at 4s. 6d. per bushel; for old,  
 4s. 2d. At Adelaide on W  
 and New York sold a w  
 to 6d. difference on the  
 2nd day, at 6s. 1d.  
 at 1s. 6d. Lancaster out

**SALE BY AUCTION.**

**Messrs. GORE AND WILSON.**  
 Mart, Mary-street, at 11



hour, coals; Jubilee, Huon, timber.

ENTERED OUT—March 11.  
Prairie, brig, 147 tons, A Griggs, for Dunedin.  
Union, brig, 158 tons, J. M. Burich, for Adelaide.  
Free Trader, barque, 206 tons, J. Thom, for Port Albert.

CLEARED OUT—March 11.  
Glencoe, barque, 159 tons, J. McKellar, for Port Albert.

IMPORTS—March 11.  
Free Trader, from Port Albert,—85 head stock, 1 ccs cheese, Guesdon & Co.  
Tasman, from Port Seymour, 130 tons coal, 7 bales wool, Seymour Coal Mining Company.  
Circassian, from Luncheon.—3 ccs oil cloth, Woolley; 8,000 ft New Zealand pine, Lipscombe; 2 bls cotton wicks, 8 ccs drapery, 3 ccs leather, 15 ccs cheese, Ordor; 34 lbs oatmeal, 100 do oats, 10 ccs cheese, I. Wright; 103 bgs flour, J. Murdoch; 100 do wheat, Walker & Sons; 5 pkgs luggage, M. Pherson & Co.; 54 do, do, Bastow; 2 pkgs, Oldham; 4 do luggage and bedding, Young; 5 bls kangaroo skins, H. Elliot; 3 pkgs, Regan.

EXPORTS.—March 11.  
Glencoe, for Port Albert,—6 bls hay, 33 bgs lime, Bys & Hall.

[By Electric Telegraph.]  
MOUNT NELSON.  
March 11.

8.30 a.m.—Wind, N.W., light, fine; Bar. 30.12; Ther. 50. Ozone, 7.

FORTESCUE BAY.  
March 11.

8.30 a.m.—Wind, N., fresh, cloudy; Bar. 29.95; Ther. 49. Ozone, 7.

LOW HEADS.  
March 11.

8.30 a.m.—Wind, E., light, dull. Bar. 30.10; Ther. 50.

The schooner Circassian arrived yesterday morning from Luncheon, after a somewhat lengthy passage, occasioned by often and variable winds. A steamer was seen on Thursday last off the Bay of Fires.

The barque Bella Vista was towed over to Kangaroo Point yesterday morning to load stone for Dunedin. She returned last evening, and berthed at the Franklin Wharf.

The whaling brig Grecian was sold yesterday by Messrs Giesdon & Co. with all her stores and whaling gear. There was a very large attendance of gentlemen interested in the whaling trade, but the bidding was not very spirited. The Grecian was knocked down to Mr. James Young of Kangaroo Point for £775.

The cargo Tasman arrived yesterday afternoon from Port Seymour with a full cargo of coals for the Seymour Coal Mining Company.

The brig Wee Wee arrived yesterday from New Plymouth after a run of sixteen days. Captain Brown reports having had fine weather during the passage.

COMMERCIAL INTELLIGENCE.

Mercury Office, Friday Afternoon.

Business during the day has been dull as usual, and transactions have been limited. Flour continues at £17 per ton. Wheat—now, 6s to 6s 4d per bushel. Oats, 4s to 4s 6d per bushel, but with a very limited demand. In other produce there is nothing doing, and prices are nominal.

SALES BY AUCTION—THIS DAY.

MR. E. H. IVEY at the mart, Murray street, at 11 o'clock, 1 chest of drawers, &c.

MR. WOOLLEY, at the premises, 124 North street, at 11 o'clock, 1 chest of drawers, 1 chest of drawers, 1 chest of drawers, &c.

PRODUCE MARKET—THIS DAY.

W. H. BROWN & CO. Auctioneers, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200.

THE MERCURY.

SATURDAY MORNING, MARCH 12, 1864.

A few days back, a correspondent, signing

classes, they possess the smallest and another to rebuke them for the lack of enterprise in others with posing a word. Fair play is and our shipowners are as titled to it as any other class they find no fruit offering on freight accustomed rates, they are not opinion, to be blamed, but to be becoming exporters of fruit. nothing ourselves as to what shillings per ton is too little or to measurement goods to New Zealand that is the regular charge, we see why shipowners should be asked fruit for less. Our shipowners a seaman's wages are not lower, the fruit was higher, and that the victual their vessels at a less cost they did then. Therefore, we see in such an appeal as this. "Now price of every article of export is down to such a small figure, it behooves owners to meet the times, and all growers to live." What have they with the lowering down of every of export to such a small figure? merely carriers, and expect to live interest on capital out of their trade well might they say to the fruit grower the fruit growers say to them, short meet the times, and all be allowed

Reverse the case, and see how it then. Wheat and flour are at this as much above the ordinary rates of most descriptions as below the would shipowners be justified in demanding a higher freight on the carriage of flour to New Zealand on account of increase in their rates? Or if they attempt any such thing, would it be to Would anything, in fact, justify the bold to justify them, in demanding freights, but the scarcity of shipping time in which it is most wanted laws of supply and demand hold no reference to all else. No one would of submitting to freights above the rates, except under pressure of de excess of the supply. And why all look for any other rule of guidance regard to freights, when articles of export low? If the exporters of wheat would not submit to higher freights moment, because these articles to be high, why should the price of fruit seek a reduction in freights, fruit happens to be low? The only to this is, that "shipowners would to their benefit in the end." But to our minds, far from a sufficient answer not the shipowners, for instance, likely to know who will be most benefited in the end? As the fruit grower another class of the community is it conceivable that they would eat in a course, which they know be not for their benefit? We must at these things, not an interested, disinterested observer. It certainly seem hard on the fruit growers, the portion of their produce should have rendered great value as this year rates of freight, but this might have perhaps other producers, and it is a goodly far seem all should be produced must not necessarily be produced because we are punished ourselves.



Mrs. Johnson, Mr. and Mrs. Stephen, Misses Kay, (2), Capt. Tallock, Messrs. Smith, Black, Farnbull, Galvin, Robertson, Coffin, Puckle (2), Crofts, Hodgetts, Baines, Mr. and Mrs. Overell, servant, and three children, Messrs. Chick, Ralston, Gaunt, Russell, Isaacs, Becks, J. M. Wilson, Dowling, Fajethorn, Captain Murray, and 16 steerage.

7 a.m.—Nightingale, barque, for Adelaide.

SHIP MAILS.

For Melbourne, &c. via Launceston, per City of Launceston, to-morrow, at 5 p.m.

S. T. HARRING, Postmaster.  
P.S.—Mails for Sydney, New Zealand, Queensland, Twofold Bay, Adelaide, and Swan River, are made up at this office and forwarded, via Melbourne, by every Steam Vessel departing from Hobart Town or Launceston.

A boat, supposed to be the Daniel Watson, from Wreck Reef, was off Three Beach Bay, at sundown last evening.

A BOAT race is advertised to come off on Saturday afternoon next which is likely to attract a large amount of interest, especially among those who are fond of handling the ash. The prize is the well-known skiff Forest Belle, in which Godfrey won the prize in the champion scullers' match at the recent regatta. The race is for two-handed dingies, and is to be open to all comers; the course is from Battery Point to Sandy Bay Point and back, and there will be no race. The entrance fee is £1 for each boat, and the second boat is to save its stake. Should the entries not be filled up by the time mentioned, the moneys received are to be returned.

The Kate Waters, barque for Welshpool, and the Isabella barque for Dundee, both passed out of sight to the eastward at 10.30 a.m. yesterday.

At sundown on Saturday we learnt that the Reliance brig for Auckland, and Eucalyptus barque for Napier, N.Z., were off Three Beach Bay, and Heinrich Ide Ambacht Dutch ship and Jane were in Trumpeter Bay, S-ship Thornton in Three Beach Bay, and the Emma Prescott off Halfmoon Bay. Wind South, moderate.

The brig Grecian arrived on Saturday afternoon from Invercargill, and was soon an object of more than ordinary interest among the frequenters of the wharves, in consequence of her notoriety in connection with the wanderings of the adventurous Captain McGrath. The Grecian which is now in command of Captain T. C. Lipworth, looks considerably out of order, and is anything but whaler-like, being minus her bows and masts. She has evidently been little cared for during the period of her absence, and presents a sorry contrast to the majority of returning Hobart Town whalers. Captain Lipworth reports having left Bluff Harbor on 8th inst., and he has experienced heavy weather during the entire voyage, a succession of gales having been met with, varying from S.W. to N.W. When off the Solanders on the 10th inst., the brig was under her close reefed main-top-sail for thirty-six hours during the continuance of an extremely severe gale, in the early stages of which she split her fore-topmast staysail and maintop-sail, and damaged other canvas. Since the 10th, until close reefed topsails almost continuously, and has lost her maintop-sail and maintopgallant sail. When in the Straits she passed a steamer supposed to be the City of Hobart with her fore-topmast and lower mast head gone, and when in lat. 41° long 152° 03' E, several logs of wood and pieces of floating wreck were seen, also a large white deal case. The Grecian made the land of Tasmania on Friday night, and was becalmed for several hours, then reached the harbor at about 4 o'clock on Saturday afternoon.

On the 10th inst. the schooner Nemesis—Intelligence received two years—by telegram, that the schooner Melbourne, Captain Grant, had captured in the West Channel, while on her voyage to Warnambool, for Melbourne, laden with a cargo of wool, potatoes and fish. Captain Grant, who with her crew arrived yesterday afternoon by the steamer Victoria, reports that the schooner entered the West Channel, but having passed the West Channel light, and was proceeding up the strait when between N. and S. 40 miles off about 11 p.m. she was struck by a heavy gale, and was driven to the westward. The schooner was driven to the westward, and was seen by the steamer Victoria, which was on her way from Melbourne to Warnambool. When the schooner was seen, she was reported to be in a very bad state, and was supposed to be in a very bad state. The schooner was driven to the westward, and was seen by the steamer Victoria, which was on her way from Melbourne to Warnambool. When the schooner was seen, she was reported to be in a very bad state, and was supposed to be in a very bad state.

The boilers are six in number, three on each side the stoke-hole; each boiler having four fires, or twenty-four in all. The arrangement of the boilers in the Hector is precisely the same as in others of Her Majesty's ships,—the fires face each other, and the stokers work in a kind of iron tunnel on each side, and all but literally roasted alive. Some day this may be remedied by simply placing the boilers back to back, when the fires would then face the coal bunkers, and save the cost and trouble of transporting, as is now the case, the coals from the bunkers to the different furnaces in the stoke-hole and for the accomplishment of which an overhead railroad has to be fitted to transport the coal bags,—in the Hector, as shown by foregoing figures, weighing in the aggregate five tons. The difference of temperature, and comfort to the men in their work and improvement in its healthfulness, would, under the proposed alteration in the position of the boilers, be almost beyond belief. The means existing on board for assisting in the ventilation of the stoke-hole is a fan wrought by a 40-horse power auxiliary engine, which is also used for general ventilating purposes, clearing the main deck of smoke when in action with an enemy, and supplying the blast to the capon furnaces that pumps on board consist of seven of Downton's cranks on which upwards of 100 men can be employed at one time. In the formation of the Black Prince and the Warrior, her frame, floors, bulkheads, outside planking, &c., being nearly of the same dimensions with those two ships throughout. Like our other iron ships, she has no external keel, and with the longitudinal girders and floors forms sections of cells which are pisted internally and externally, and thus tied together internally and frame of the ship. The top-plates are built of 10-inch angle iron frames, with tin-plates, over which are two layers of oak, the outer layer being 3/4 inch thick, and fixed perpendicularly, the inner layer being 1 1/2 inch thick and fixed longitudinally, and thus next the ship's inner skin. On this oak cushioning rest the armor plates, 4 1/2 inch in thickness on the broadsides, and tapering round the stern and stem. So far the ship is very similar to any other iron armored ships afloat, and building; but in the disposition of her armor she, with her sister vessel, the Valiant, differs from all others. For a length of 220 feet the Hector carries her armor plating down to 5 feet below her estimated low-water line, and continues a band of armor 2 feet in width round the stem and stern, thus enclosing the gun deck with armor fixed externally on the ship, but leaving about 30 feet on each bow and quarter from the lower edge of the gun deck armor band to and below the water line unprotected. To meet this weakness, or apparent weakness, the end of perpendicular and transverse, rising as high as the under part of the main deck. Her armor-plates, bulkheads, which in the Warrior and other iron ships in commission extend across the gun deck and confine the fighting portion of the ship in close action to a rectangular box, rise only to a level with the under part of the gun deck from the stem to the stern. One of these she carries about 20 feet at each end of the 220 feet of plating which protects any shot or shell coming from below or about the broad belt of armor. It is a question, however, whether the armor-plates on these transverse bulkheads would not have been more suitably disposed in stern. As the Hector is built to act as a ram with engaging an enemy of less speed than herself, a but forward and port made her stern, and plated with 4 1/2 inch armor-plates, strong to prevent her upper deck being raked by the enemy's broadside when running down upon her. The lower part of her hull and sides are of a thickness of 12 to 14 inches, and the lower part of her hull is of a thickness of 10 to 12 inches. The armor-plates on the main deck are of a thickness of 4 1/2 inches, and the armor-plates on the lower part of her hull are of a thickness of 4 1/2 inches. The armor-plates on the main deck are of a thickness of 4 1/2 inches, and the armor-plates on the lower part of her hull are of a thickness of 4 1/2 inches.

There has been the week has been affected at present of a small quantity of any traumatic continue as und wheat 7s. to 7s. 1 to 6s. 6d. per bush bushel.

LAUNCESTON.

The Examiner of the Flour from and for old miller at 5s. 6d. to 6s. 6d. 6s. 3d. At Eek and Westbrook at 6s. 9d. deliverable on receipt as high as at 3s. 6d. Tasmania

SALES BY AUCTION.

MESSRS. BRENT, Mart, Murray-street, &c. At Casey's Y fat cattle. MR. WOLLE on the Town at half-past 1 of household furniture.

POLICE REPORT.

His Worship the Mayor.

THE M

MONDAY MORN

"Allow me," said the statesmen in the provide for the and I will leave to their laws." In the profound practical general application, at the time in which We have had several of late, very diverse i may ever be looking Men are less influenced supreme authority, o logic of facts," than to their passions, or rendered agreeable, if

To this may be a moonlight picture of a past week. They formation, and brought together of persons, interested when from team. Hardly so much can a tion or review of kind holds to some extent to be always called a having something to should, therefore, H Britain's promised day nity something like th We wish to consummate some good there could a we here that we need to these things. All so heads should be support of an open door, and hereby relaxing. The nothing to the rules we I wish, or to the absolute and we have, therefore, to that the more the best. You have been told, th to the way of doing that which will be the most only a with the expectation of a successful issue.



topside, and she is being fitted with a new rail and covering board.

The barque *Stiphine* arrived from Melbourne yesterday afternoon, after a long and tedious voyage of thirteen days. Captain Sanderson reports having enjoyed fine weather at the outset and also having been off Maria Island on the third day out. A strong easterly gale then set in, however, and drove her off the island, and he has since unfortunately experienced bad weather and heavy gales. With the exception of the B-14 Victoria, no vessels were on during the passage.

Communication was interrupted between Linnacott and New Zealand on Thursday afternoon, and the line was not repaired last evening.

The brig *Strophilite* arrived at Auckland from Kaipara, on the 18th ult.

The brig *David Watson* cleared out at Melbourne, for this port, on the 19th instant.

We perceive that Captain W. Smith (late of the *Greenland*, Nov. 1864) has the command of the schooner *Marflower*, belonging to W. Moore, Esq., of Table Bay. The *Marflower* arrived at Melbourne from Westralia on the 26th instant.

The schooner *Whitcomb*, from this port, arrived at Port Charles on the 25th ult., and sailed on her return voyage on the 26th ult.

The brig *Isis* and *Isis* arrived at Port Charles, from this port, on the 27th and 28th ult., respectively.

The schooner *McLain*, for this port, sailed from Newcastle on the 1st instant.

The barque *Prince Rupert* arrived at Sydney, from this port, on the 27th ult., and is to be sold here.

The schooner *Pat*, sailed from Newcastle for Otago, on the 27th ult., with a cargo of coal.

The brig *Compass* sailed from Auckland for this port, on the 19th ult.

The brig *Louisa*, which brings a cargo of flour, fruit, and timber, left Hobart Town on the 18th instant. Had severe weather from the S. till Saturday, when a very heavy gale from the N.W., with a heavy sea, was experienced until midnight on Sunday. The sea was so heavy that the decks were twice flooded, and Captain Godwood, unable to heave her to, had to run her dead before the sea. From Stewart Island had light masterly weather—arrived at Port, April 25.

The *Crucina* arrived from Hobart Town on Saturday, with a full cargo of timber. Captain Thompson having an exemption certificate from the port of the 1st, declined receiving on board the first pilot who offered his services, and made a signal for assistance. As, however, the certificate does not apply to an iron vessel unless endorsed by the Marine Board, and quite aware of this fact followed the *Crucina* into the river, and to a charge. It would be well to remind shipmasters to remember this circumstance, as it has occurred before, and is calculated to cause unnecessary inconvenience, and in the present case some amount of uncertainty as to which pilot was liable to the pilotage; for though it is laid down in the regulations that the first who tendered services is to be accepted, yet the one who afterwards does the duty is surely entitled to the pilotage. Captain Thompson reports having westerly weather during the first part of the passage.—*South Australian Register*, May 2.

#### TOTAL WRECK OF THE *GRECIAN* AND LOSS OF ONE LIFE

(From the *S. A. Herald*, by Newcastle Correspondent.)

The *Greecian*, after her arrival at Hobart Town, and had from Sydney, was a total wreck on the Nine Mile Beach, which lies between the Head and Lake Macquarie. The first mate and part of the crew

and crew, the market became highly excited, all parcels in the market at or under £22 for maize, and £24 10s for Adelaide, became cleared off, and the market closed with very higher rates. For Adelaide wheat, 9s. 3d bushel has been paid, but holders look for higher prices, and in some instances have refused to offer.

The advice as published in a second edition this day, give the price of flour in California as having advanced. The price quoted for wheat represent 3s. 5d. to 4s. 2d. per bushel and for oats 4s. per bushel. Further intimation from this quarter will be looked for with interest and used such time as we have some reliable information respecting the supplies to come forward from California, and the west coast, this market doubtless be subject to fluctuations. In other commodities, the markets are very flat.

**SYDNEY**—We have Sydney files to the effect that the *S. M. Herald* of that date says—

Business has been very dull this week, almost all our markets are depressed. We submit the latest report.

**Flour**—At the commencement of the week Adelaide flour was freely offered at £23 per ton, but during the last two days buyers have not freely forward, and holders are now indisposed to sell except at an advance. In the present uncertain state of the market, prices are nominal. Telegrams received from Adelaide have been of a contradictory nature, but those lately received state that large purchases have been made by New Zealand buyers at £23 per ton, and this induced holders here to expect higher rates, a quantity remaining for export being only 33,000 tons. The millers' quotations are unaltered, 33s. 6d. for £23; second, 42s. 6d., wheat, 5s. 10d. 6d.

**SOUTH AUSTRALIA**—Our Adelaide files state to the 4th instant. The Register reports as follows the flour market as follows—

There is moderate demand, and some have taken place within our quotations—£18 2s. per ton. Wheat—There is none offering today. Buyers would give 7s. per bushel, or a trial order, for delivery at the port. Town price, 6s. 10d.

**DUNEDIN**—Our Dunedin files, per the *Albion*, are to the 30th ult. The *Otago Times* of the 26th ult. reports as follows—

Business during the past week has been quiet but steady. Holders of merchandises are beginning to show less inclination to part with their stock unless at an improvement in the prices lately ruling, and they are supported in this position by our English advices of February, just received, indicating a very serious falling off in shipments not only in Otago, but also to the Australian colonies. Flour—Rather more disposition on the part of the trade to operate at £20; but the advice brought by the *Albion* from Melbourne, as Adelaide have tended rather to stiffen the market, and we quote £27 per ton for best Adelaide brands.

In sugar the trade having supplied themselves at Messrs. Cleve and Co's clearing sale at low prices, importers are obliged for the present to hold their stock; but the fresh start in the Melbourne and Sydney markets, consequent on the English advices, is likely to tell here ere long. Beans and horse castor are in low demand at 4s. 1s. for Benhar's brand. Butter is rather more required here, and with the trading quantity now about for the market, we may expect to see prices advance. Fine new sugar sold at 11d. 1/2 per lb.—In moderate demand, at 1s. for English in place of 10s.

**LYONS**—The *Evening Daily News* of the 29th ult. says—

Flour, as we anticipated, has fallen in price, and best Adelaide cannot now be quoted higher than

GO 1/116.

Duplicate

Tasmania

N<sup>o</sup> 59

Downing Street.

6<sup>th</sup> September 1864.

Sir,

I have the honor to

transmit to you a copy of  
a letter with its enclosures,  
from the Lords of the Committee  
of Privy Council for Trade  
relative to the alleged conduct  
of the Master of the "Grecian"  
of Hobart Town in forcing ashore

2<sup>nd</sup> September 1864

Governor Gore Browne (P.B.)  
G. G.

Eight

Eight British Seamen, part of  
his Crew, on the Island of  
Tutuila, and I have to request  
that you will act in confor-  
mity with their Lordships  
wishes in the matter, reporting  
to me the result of your  
inquiries for their information.

I have the honor to be  
Sir,

Your most obedient  
humble servant

Edward G. G. G.

MB 2/33/35

ACT OF THE PARLIAMENT OF  
TASMANIA, Vic. 23, No. 7.

AGREEMENT FOR FREIGHT  
BEING A SHIP EMPLOYED WHALING

Name of Ship.	Official Number.	Port of Registry.	Port No. and date of Regry.	Register
<i>Grecian</i>		<i>Hobart Town</i>		

Scale of Provisions to be allowed and served out to the Crew during the Voyage.

	Bread lb.	Beef lb.	Pork lb.	Flour lb.	Peas pint	Tea ozs.	Coffee oz.	Sugar oz.	Water qt.
Sunday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Monday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Tuesday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Wednesday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Thursday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Friday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3
Saturday.....	1	1/2	1/4	1/2	1	1/2	1/2	1/2	3

*No spirits allowed*

The several persons whose names are hereto subscribed, as Sailors, hereby agree to serve on board the said Ship in Hobart Town to such places on the High Seas as the said Master shall direct, and to try and kill Whales and try down the same, and to obtain as much Oil and Whalebone as they can get, and to be so long required, to be computed from the date of this Agreement.

Here any stipulation for changes or substitution of one article for another may be inserted.

AND THE SAID CREW AGREE to conduct themselves in an orderly, faithful, honest, and sober manner to the lawful commands of the said Master, or of any person who may lawfully succeed him, and their Services thereof, whether on board, in boats, or on shore: In consideration of which services to be duly formed, the Oil and Whalebone against their names respectively expressed, and to supply them with provisions according to the negligent destruction of any part of the Ship's cargo or stores shall be made good to the Owner and the [Wages as qualified for a duty which he proves incompetent to perform, his [Wages and] Lay shall be redel in proportion to the Discipline contained in the Schedule to The Merchant Seamen Act, which in the copy of the Regulations

inclusive are adopted by the Parties hereto, and shall be considered as embodied in this Agreement And it is also agreed that in case of any breach of the Agreement or otherwise he shall represent the same to the Master or Officer in charge of the ship and it is also agreed that

*Substitutes allowed by Law.*

In case any Member of the Crew on any pretence from deserts the said Ship before the end of the voyage, he shall be deemed a deserter, and shall render the person absenting himself liable to such forfeiture. And if the quantity of Oil and Whalebone procured by the said Ship and Crew has been ascertained, and the Master shall pay for the said Lays of the said Crew in such Oil and Whalebone at the rate of £10 for every Ton of marketable Sperm Oil, and £10 for every Ton of marketable Whalebone. It being understood and agreed, nevertheless, that the [Wages and] Lay shall be deducted all advances previously made to such Member of the Crew in money, clothing, slops, or provisions, or in provisions of Sea and supplied to him accordingly: Provided, and it is hereby agreed, that in every case the said Crew shall, if deemed complete until such conveyance and shipment, if, so required, has been effected: Provided also, that it shall be lawful for the said Master at any time or from time to time, during the continuance of the said term hereby engaged for, to land at the Port of Hobart Town, or at any other Port or Ports, Oil or Whalebone which has been then obtained, and that this Agreement, or the said term hereby engaged for, shall not entitle the said Crew, or any of them, to receive [Wages or] any other compensation, and the total quantity of Oil and Whalebone obtained during the said term is ascertainable by the said Master at any time or from time to time, during the continuance of the said term hereby engaged for, and that the residue of the said term hereby engaged for, shall be taken by the said Crew to which the said Master and his Crew is entitled under the division between them and the Master and his Crew of any other such Ship the said Crew whose names are hereto subscribed shall take and receive their Lays of Oil and Whalebone which, during the period of such mating or joining, may be taken by the said Master and his Crew, and shall restore the said Ship when in Port for that purpose during the continuance of the said term hereby engaged for.

In witness whereof the said Parties have subscribed their names hereto, on the days respectively

Signed by *Thomas James McSpeth* Master

Signatures of Crew, Christian and Surnames, at full length.	Age.	Place of Birth.	Ship in which he last served, official number, and port she belonged to.	Place and Date of discharge from last service.
<i>J. J. Roberts</i>	43	<i>America</i>	<i>St. James</i>	
<i>Edwin Mansfield</i>	21	<i>Tasmania</i>	<i>St. James</i>	
<i>Henry Curran</i>	25	<i>Malifaa</i>	<i>St. James</i>	
<i>Robert Spinks</i>	26	<i>Western Islands</i>	<i>St. James</i>	
<i>William James</i>		<i>Spedee</i>	<i>St. James</i>	
<i>Thomas Wood</i>	31	<i>Lincolnshire</i>	<i>St. James</i>	
<i>John Wood</i>	27	<i>Isle of Man</i>	<i>St. James</i>	
<i>John Wood</i>	62	<i>Loisou</i>	<i>St. James</i>	

FOREIGN-GOING SHIP, *Shipping Office* Copy.  
EMPLOYED WHALING.

Registry.	Registered Tonnage	Name of Master.	Place and Date of first Signature of Agreement, including Name of Shipping Office.
	209	Thomas James Mc Grath	Government Shipping Office J Robert Down 21 <sup>st</sup> November 1861

hereto subscribed, and whose descriptions are contained below, and of whom ~~was~~ <sup>is</sup> engaged on a voyage from the said Ship in the several capacities expressed against the respective names, on a voyage from the said Master or any Person who may lawfully succeed him shall require for the purpose of obtaining and preserving the Whalebone thereof, during the full term of 18 calendar Months if the date of this Agreement.

<sup>1</sup>Here the Voyage is to be described and the places named at which the Ship is to touch, or, if that cannot be done the general nature and probable length of the Voyage is to be stated.

honest and sober manner; and to be at all times diligent in their respective duties, and to be obedient to the said Master, and of their Superior Officers, in everything relating to the said Ship and the stores and cargo to be duly performed, the said Master hereby agrees to pay to the said Crew the [Wages and] Lays of which according to the annexed Scale: And it is hereby agreed, that any embezzlement or wilful or wanton out of the [Wages and] Lay of the person guilty of the same: And if any person enters himself as a Member of the Crew, he shall be reduced in proportion to his incompetency: And it is also agreed, that the Regulations for maintenance of such Regulations annexed hereto are numbered<sup>2</sup>

<sup>2</sup>Here are to be inserted the Numbers, if any, of the Regulations for preserving Discipline contained in the Schedule to *The Merchant Seamen Act*, which the parties agree to adopt. If any of them are so adopted, a Copy of the Regulations is to be kept annexed to the Agreement.

<sup>3</sup>Here any other Stipulations may be inserted to which the parties agree, and which are not contrary to Law.

And it is also agreed, that if any Member of the Crew considers himself to be aggrieved by the conduct of the Master, or any other Person in charge of the ship in a quiet and orderly manner, who shall thereupon take such steps as the

<sup>4</sup>The authority of the Owner's Agent for the Allotments mentioned below is in my possession.

When the said term hereby engaged for is fully ended, he shall forfeit the whole of his said [Wages and] Lay of Oil and Whalebone, that absence from the said Ship for more than Twelve Hours, without lawful excuse, shall be deemed a breach of the said term, and it is hereby agreed, that at the close of the said term hereby engaged for, and so soon as the said Ship is ready for exportation, whether actually landed at its final port of exportation or not, the said Master shall pay to the said Crew for every Imperial Tun of marketable Black Oil, for every Imperial Tun of marketable Sperm Oil, and the said Crew agree to accept payment for such Lays at such rates as aforesaid in lieu of all or part of the [Wages and] Lay to which any Member of the Crew is entitled, the said Master may, in his discretion, or in provisions required by him in addition to the quantities mentioned in the annexed Scale, or in provisions required by him in addition to the quantities mentioned in the annexed Scale, shall, if required so to do, be bound to assist in the actual shipment of all such Oil and Whalebone, and that the said term so engaged for under this Agreement, shall not be deemed to be a breach of the said term, and that it shall be lawful for the said Master, at any time or from time to time, during the said term hereby engaged for, for the purpose of being there shipped for exportation, all or any of the said Oil and Whalebone, shall not be thereby determined: And it is hereby further declared and agreed, that the said Master shall not be bound to pay any Wages or any Lay in the said Oil or Whalebone until the said term so engaged for under this Agreement is ascertained: Provided also, and it is hereby further declared and agreed, that it shall be lawful for the said Master, at his discretion, and of his own authority, to mate or join with the Master and Crew of the said term hereby engaged for; and that if the said Master so mates or joins with the Master and Crew of such other Ship with whom the said Master so mates or joins, and not upon the said Master and his Crew only: And lastly the said Crew agree to unlade, repair, refit, relade, and to be engaged for.

Shipping Master.

<sup>5</sup>This is to be filled up if such an authority has been produced.

Witness my hand and seal, this 21<sup>st</sup> day of November 1861  
In the presence of *Geo. Hawthorn* Shipping Master.

Name of Discharged Ship.	Place and date of Entry in this Ship.	In what capacity engaged.	Time at which to be on board.	Amount of Wages per Month or Voyage.	Lay.			Amount of Wages advanced on Entry.	Amount of Monthly Allotment.	Shipping Master's Signature or Initials.
					Black Oil.	Sperm Oil.	Whalebone.			
		Master			11 d	11 d	11 d			
	13 Dec. 1861	Chief Mate	14 Dec. 1861	220	15 d	15 d	15 d	8 0		<i>Geo. Hawthorn</i>
	25 Nov. 1861	2 <sup>nd</sup> Mate	2 Dec. 1861	212	25 d	30 d	25 d	8 0		<i>J. G.</i>
	3 Dec. 61	Boatsteerer	9 Dec. 61	45 d	45 d	60 d	45 d	5 0		<i>J. G.</i>
	7 Dec. 61	Boatsteerer	9 Dec. 61	45 d	45 d	60 d	45 d	5 0		<i>J. G.</i>
	16 Dec. 61	Boatsteerer	16 Dec. 61	45 d	45 d	60 d	45 d	5 0		<i>J. G.</i>
	2 Dec. 61	Shipkeeper	9 Dec. 61	45 d	45 d	60 d	45 d	6 0		<i>J. G.</i>
	2 Dec. 61	Steward	9 Dec. 61	45 d	45 d	60 d	45 d	5 0		<i>J. G.</i>
		Cook		45 d	45 d	60 d	45 d	4 0		<i>J. G.</i>

Thomas Glover	31	Lincolnshire	Amalgamator of St. John	No 30 Nov. 1851
James Wood	27	Isle of Man	Salypas of St. John	No 30 Nov 1851
John Peazly	23	Louisa	do do	No 30 Nov 1851
Henry Smith	18	England	First voyage	First voyage
E. Hudson	32	Scotland	Sapphire of St John	No 28 Nov 1851
William Gully	30	Exmouth	do do	No 18 Nov 1851
Louis X. His mark.	20	South Sea Islands	Arcole of St. John	No 22 Nov 1851
Thomas Abel	20	Tasmania	Isabella of St. John	No. 1855
John Parker	19	Tasmania	First voyage	First voyage
John Louis	21	Spain	Sanic Waters of St John	No 20 Nov 1851
James Mast	31	Northamptonshire	Remington of St. John	No 2 West 1851
William Brown	18	West Indies	do do	No 9 Dec 1851
Patrick Murphy	35	Ireland	First voyage	First voyage
Robert Spencer	38	Gloucestershire	Remington of St John	No 9 Dec 1851
Robert Hill	20	At Sea	Shipping Children of St. John	No. 10 Dec 1851
Henry Meurt	23	London	Mar of Tasmania of St. John	Janice tow Nov 1851
Robert Prest	18	England	Reliance of St. John	No. 1851
Francis Vess	18	Melbourne	First voyage	First voyage
Joseph Thompson	18	Scotland	Victoria of St. John	No. 1851
Fredrick Goodwin	19	Tasmania	Shipping Lyric of St. John	do
William Smith	13	Tasmania	First voyage	First voyage
John Lynn Whitaker	12	St. Helena	Lady Leigh of St. John	1858 No.

**Place for Signatures and**

NOTE.—Here the Entries are to be made as above, except that if the Substitute is engaged abroad, where there is no Shipping Master, he shall

--	--	--	--	--

**Account of Apprentices**

NOTE.—These Entries are to be filled up before the

Christian and Surnames of the Apprentices at full length.	Date of Registry of Indenture.	Port at which

NOTE.—Any erasure, interlineation, or alteration in this Agreement, except in the case of Substitutes, will be void unless attested by some Shipping Master, Justice, Officer of Customs, or Vice-Consul, to be made with the consent of the persons interested.

This Agreement must be delivered to the Shipping Master within Forty-eight hours after the Ship's arrival at her final Port of destination in this Colony.





# Ships. Lists

## Issued by the Shipping Master for

An Agreement made pursuant to the directions of an Act of the Governor and Council of the Colony of New South Wales in the first year of the Reign of Her Majesty Queen Victoria between John Colonial Registered Brig. Grecian of the Port of Hobart To the several persons whose names are subscribed hereto.

It is agreed by and on the part of the said Persons and the several Party engaged to serve on board on a voyage from Bluff Harbour to Hobart Town. The said Part of conduct themselves in an orderly manner and to be obedient to the lawful commands of the said Master and the Crew to go on board immediately after signing articles. In consideration of the said Master doth hereby promise and agree to pay the amount against their names respectively expressed. And it is hereby agreed of any part of the Ship's Cargo or Stores shall be made good to the owner out of the wages so if any seaman shall have entered himself as qualified for his duty to which he shall find of a rate of wages hereby agreed for, in proportion to his incompetency. In witness whereof names on the days against their respective Signatures mentioned. Provisio

Bluff Harbour 26th day of January 1864

Place and Time of Entry	Signature of Crew			Age	Town or Country where Born	Quality	in what capacity engaged	
	Day	Month	Year					
Bluff Harbour	26 <sup>th</sup>	Jan	1864	Arthur Stephenson	28	England	✓	Chief Officer
Bluff Harbour	-	-	-	William Dwyer	26	Wales	✓	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Dominic Henderson			Left in jail	
Bluff Harbour	-	-	-	+ his mate	25	Trieste		A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Richard Lawrence his + mate	57	Durham	✓	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Stephen Proctor	22	Glasgow	✓	Boat
Bluff Harbour	-	-	-	Robert Reid	21	Hobart Town	✓	2 <sup>nd</sup> Mate
Bluff Harbour	-	-	-	George Lambert	29	Gloucester	Left in jail	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Henry Hagon	25	Hobart Town	✓	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Morris Reayn his + mate	29	London	✓	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	James Hurley	25	Cornwall	✓	A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	William Burtlett		America		A. B.
Bluff Harbour	-	-	-	Charles Scott		Wales		A. B.

# Ships Articles

Shipping Master for the Port of Bluff Harbour N.Z.

Act of the Governor and Legislative Council of New Zealand passed in the Queen Victoria between John Edward Lapworth the Master of the Ship the Port of Hobart Town and of the Burden of 209 Tons and named Meraki.

Whom I hereby engage to serve on board such Ship in the several Capacities against their respective names appended below. The said Port of discharge. And the said Crew further engage to do the lawful commands of the Master in everything relating to the said Ship's running articles. In consideration of which services to be duly & honestly & carefully performed and agree to pay to the said Crew by way of Compensation or wages. And it is hereby agreed that any employment, wilful or negligent loss or destruction the caused out of the wages so far as they will extend of the seamen guilty of the same and his duty to which he shall prove to be not competent he shall be subject to a reduction in competency. In witness whereof the said parties have hereto subscribed their names and signatures. Provisions to be supplied without cost.

Witness my hand and seal this 14th day of January 1864. John E. Lapworth Master

in what capacity engaged	Amount of wages for calendar month or voyage			Government of wages advanced at time of entry	Signature	Name of Ship in which last served
	7	5	6			
Chief Officer - 1 <sup>st</sup> Mate	7	0	-	In the Queen	[Signature]	Meraki
A. B. Seaman	5	-	-	do	[Signature]	Sabine
A. B.	5	-	-	do	[Signature]	Speculator
A. B.	5	-	-	do	[Signature]	Sur-Mer Cyre
Boat Steeward	5	-	-	do	[Signature]	Maquarie
2 <sup>nd</sup> Mate Carpenter	6	-	-	do	[Signature]	Electric
A. B.	5	-	-	do	[Signature]	Queen
A. B.	5	-	-	do	[Signature]	Wendell
A. B.	5	-	-	do	[Signature]	Chili
A. B.	7	-	-	Victoria, N.Z.	[Signature]	Green
A. B.	5	-	-		[Signature]	

## ACCOUNT OF WAGES OR LAY.

Name and Official No. of Ship.	Port of Registry.	Tonnage.	Name of Master.	Description of Voyage or Engagement.	
<i>Grecian</i>	<i>Robert Down</i>	<i>209</i>	<i>John Grant</i>	<i>Australia Colonies</i>	
Name of Seaman.	Place of Birth.	Capacity.	Place and Date of Binding.	Place and Date of Discharge.	Rate of Wages or Lay.
<i>Mr Lindsay</i>		<i>N.B.</i>	<i>Robert Down 30 March 1864</i>	<i>Sydney 29 April 1864</i>	<i>£4 10 per month</i>
Total Deductions . . .		<i>100 to be done</i> Fines and Forfeitures . . . . . Allotment . . . . . Advance . . . . .	Debit.	Deductions . . . . .	For . . . . . Lay . . . . . Wages . . . . .
			Amount.	Amount.	Creditor.
. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Dated this 14<sup>th</sup> day of June 1864 *James Young* Master. Owner

NOTE.—One of these Forms must be filled up and delivered to the Shipping Master before the Seaman is paid off or discharged, and no deduction will be allowed unless duly inserted.

## ACCOUNT OF WAGES OR LAY.

Name and Official No. of Ship.	Port of Registry.	Tonnage.	Name of Master.	Description of Voyage or Engagement.	
<i>Freeman</i>	<i>Robert Down</i>	<i>209</i>	<i>Wm Grant</i>	<i>Australian Colonies</i>	
Name of Seaman.	Place of Birth.	Capacity.	Place and Date of Binding.	Place and Date of Discharge.	Rate of Wages or Lay.
<i>Wm Smithery</i>		<i>Chief Mate</i>	<i>Robert Down Sydney 14 March 1864</i>	<i>29 April 64</i>	<i>59 per month</i>
Total Deductions . . .		Fines and Forfeitures.	Balance . . .	Deductions . . .	Wages / Lay . . .
			Debit.	Creditor.	For . . .
. 70		3	13132	5	110
			Amount.		Amount.

Dated this *14th* day of *May*, 186*4*. *James Young* Master: *Wm Grant*

**NOTE.**—One of these Forms must be filled up and delivered to the Shipping Master before the Seaman is paid off or discharged, and no deduction will be allowed unless duly inserted.

## ACCOUNT OF WAGES OR LAY.

Name and Official No. of Ship.	Port of Registry.	Tonnage.	Name of Master.	Description of Voyage or Engagement.	
<i>Grecian</i>	<i>Arbad Down</i>	<i>209</i>	<i>John Grant</i>	<i>Australia Colonial</i>	
Name of Seaman.	Place of Birth.	Capacity.	Place and Date of Binding.	Place and Date of Discharge.	Rate of Wages or Lay.
<i>James Grant</i>		<i>2<sup>d</sup> Mate</i>	<i>Robert Down Sydney 14 March 1864</i>	<i>April 29/1864</i>	<i>£5.10 per month</i>
Total Deductions . . .		Fines and Forfeitures.	Debit.	Deductions . . . . .	For . . . . .
		Advance . . . . .	Balance . . . . .		Wages <i>182.8.16</i>
		Allotment . . . . .	£ 3. 15. 8		Lay . . . . .
		2 20	Amount		For . . . . .
		2 20			£ 27 0

Dated this *14<sup>th</sup>* day of *May* 186*4* *James Young* Master *Down*

NOTE.—One of these Forms must be filled up and delivered to the Shipping Master before the Seaman is paid off or discharged, and no deduction will be allowed unless duly inserted.

MB 2/39/27

263

Return of the Arrival at the Port of Hobart Town of the

*Brig. "Specian" Oct 4<sup>th</sup> 1860*

From whence.	Whaling	PASSENGERS.	
		Cabin.	Steerage.
When sailed.	Oct 8 <sup>th</sup> 1860		
State of Health.	Good	Nil	Nil
Master.	C. Clarke		
Owner.	Mrs Seal		
Tons.	208		
Guns.	—		
Port of Registry.	Hobart Town		
Build.	British		
Crew.	25		
Cargo.	20 Tuns sperm oil		
Time when boarded by Pilot.	—		
Bearings & Distances of the Iron Pot Light house when Pilot boarded.	—		
Wind.	S.		
Weather.	fine		
Pilot's Name.	—		
Agent.	Mrs Seal		
Draught in Feet.	12 feet		
REMARKS.			

I acknowledge to have received a Copy of the Port Regulations.

(Signed) C. Clarke Master.

MB 2/29/29

192

Return of the Arrival at the Port of Hobart Town of the

Brig "Lewin"

February 27 1864

From whence.	Bluff Harbour	PASSENGERS.	
		CABIN.	STEERAGE.
When sailed.	8 <sup>th</sup> Inst		
State of Health.	Good		
Master.	J. C. Lapworth		
Owner.	Mr Seal		
Tons.	209		
Guns.			
Port of Registry.	Hobart Town		
Build.	British		
Crew.	10		
Cargo.	Ballast		
Time when boarded by Pilot.	—		
Bearings and Distances of the Iron Pot Light-house when Pilot boarded.	—		
Wind.	SB.		
Weather.	Fine.		
Pilot's Name.	—		
Agent.	O. H. Hedberg		
Draught in Feet.	11 ft		
REMARKS.	nil		

I acknowledge to have received a Copy of the Port Regulations.

(Signed) J. C. Lapworth Master.