

Se présente au bureau
des affaires européennes.

Prix : 42 fr. PAR AN.
S'adresser au bureau des
affaires européennes.

MESSAGER

Années : 1 fr. la ligne,
caractère 9 points (pet. rom)

AU COMPTANT.
S'adresser au bureau des
affaires européennes.

DE TAHITI.

PARTIE OFFICIELLE.

Le Chef de Division, Gouverneur des Etablissements Français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux îles de la Société.

Considérant qu'il est indispensable d'encourager de régler la construction des quais et des ponts servant de débarcadere.

Vu la décade du 12 avril 1856;
Le Conseil du Gouvernement entendu;

ARRÊTE:

ARTICLE 1^{er}.

Tout individu voulant construire un quai ou un débarcadere pourra en obtenir l'autorisation aux conditions suivantes, quel qu'en soit l'emplacement.

ARTICLE 2.

Les quais devront se terminer à la partie du récif la plus avancée, au point où la mer commence à être profonde; les limites et le tracé seront déterminés par les soins du Directeur des ponts et chaussées qui en dressera le plan aux frais du concessionnaire.

ARTICLE 3.

Les quais seront construits en pierre de taille ou en bois. Un délai de cinq ans, à dater du titre de la concession, sera accordé pour la confection des premiers.

Les quais en bois doivent être finis dans trois ans à dater de la même époque.

ARTICLE 4.

Les concessionnaires d'un quai en pierre ou auront la jouissance pendant cinquante ans à dater du jour de la concession. Les quais en bois ne donneront droit qu'à une jouissance de vingt-cinq ans à dater de la même époque.

ARTICLE 5.

Tout concessionnaire d'un quai en bois pourra être autorisé à le transformer en un quai en pierre, alors la durée de sa concession sera doublée.

ARTICLE 6.

Tout individu pourra obtenir, sur sa demande, l'autorisation de construire un quai à la place d'un des ponts servant de débarcadere qui sont établis sur la plage, à charge par lui d'en rembourser la valeur estimative au propriétaire.

ARTICLE 7.

Les quais devront être entretenus en bon état par les concessionnaires, à défaut l'administration aura le droit d'y faire les réparations nécessaires et, dès ce moment, ils rentreront dans le domaine public, à moins de remboursement par l'expropriétaire du double de la valeur de ces réparations dans le délai d'un an.

ARTICLE 8.

Les droits d'embarquement et de débarquement des marchandises, ceux d'accastage des bâtiments de commerce, que pourront prélever les concessionnaires de quais ne devront excéder ceux fixés d'après le tarif ci-après, savoir:

15 francs par jour pour un bâtiment de 80 à 100 tonn.
30 f. 00 idem de 100 à 200 tonn.
45 f. 00 idem de 200 à 300 tonn.

0 f. 125 par tonneau de jauge pour les bâtiments d'un tonnage supérieur à 300 tonneaux.

Les marchandises débarquées sans l'accastage du navire paieront un droit de 0 f. 12 par tonneau.

Les concessionnaires des ponts ou débarcadere devront verser au trésor le quart de ce tarif.

ARTICLE 9.

Les embarcations des bâtiments de guerre, jouiront, en tout temps, du privilège d'accoster sans payer de droits, d'embarquer ou de débarquer des colis aux quais concédés à des particuliers.

ARTICLE 10.

Toute fraude, tout péage non autorisé, ces tarifs seront punis d'une amende de 500 fr. à 1000 fr. et, en cas de récidive, du double.

ARTICLE 11.

Les quais sont des terre-pleins joignant la plage au récif. Ils sont réputés en pierre ou en bois suivant que le revêtement extérieur du côté du récif est en pierre de taille ou en bois.

Les ponts ou débarcadere sont des tabliers en

bois soutenus par des piliers jusqu'au point ou le profond de l'eau permet d'accoster.

Toutes les dispositions contraires au présent arrêté sont et demeurent abrogées.

ARTICLE 13.

L'Ordonnateur, les Directeurs des Affaires Européennes, du Génie et du Domaine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré partout où besoin sera.

Papeete, le 10 mars 1857.

E. DU BOUZET.

Le Chef de Division, Gouverneur des Etablissements Français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux îles de la Société.

Attendu que les sieurs Hort frères, en vertu d'une autorisation verbale, mais avouée de M. le Gouverneur Bonard, ont construit au milieu de leurs domaines propres, un quai sur la partie du rivage située vis à vis de leur magasin et mesurant 21 mètres de longueur, sous la garantie qu'ils seraient dédommages de leur débours par la jouissance privilégiée de ce quai.

Attendu qu'il est nécessaire de donner à cette concession un caractère authentique et de fixer la quotité de la redevance que les sieurs Hort frères, pourront exiger des personnes qui voudront se servir du dit quai, pour l'embarquement et le débarquement de leurs marchandises, ainsi que la durée de cette redevance.

Vu la décade ministérielle du 11 avril 1856, statuant sur la concession dont il s'agit;

Vu l'arrêté du 10 Mars 1857;

Sur le rapport de l'Ordonnateur faisant fonctions de Directeur de l'Intérieur;

Le conseil d'administration entendu;

ARRÊTE:

Art. 1. — L'autorisation donnée aux sieurs Hort frères de construire un quai en face de leur magasin, est maintenue.

Art. 2. — La jouissance de ce quai est abandonnée aux dits sieurs Hort frères, pendant cinquante années consécutives, à partir du 1^{er} Septembre 1851.

Art. 3. — Les dispositions de l'article du 10 Mars dernier sont applicables à la présente concession.

Art. 4. — L'Ordonnateur, les Directeurs des Affaires Européennes, du Génie et du Domaine se chargent, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré dans le bulletin officiel de la colonie et dans le Messager.

Papeete, le 15 Mars 1857.

E. Du Bouzet.

Nous, Gouverneur des Etablissements Français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux îles de la Société.

Considérant que divers monnaies d'Or et d'Argent d'elles que les Demi-Piastres frappées aux coins des républiques du Pérou et de la Bolivie, et les pièces de 12, 13, et 20 Dollars fabriquées à San-Francisco sont par l'Agence même de cet état, soit par des particuliers, sont en fusions ou d'une valeur intrinsèque au dessous de leur valeur nominale.

En vertu de l'Article 7 de l'O.onnance du 28 Avril 1813.

Sur le rapport de l'Ordonnateur l'Ordonnateur de l'Intérieur.

Le conseil d'administration consulté et entendu;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

ARTICLE 1^{er}. — Les pièces d'or de 3, 10, 20 dollars fabriquées à San-Francisco, et les demi-piastres du Pérou et de la Bolivie ne seront point reçues dans les caisses publiques de la colonie.

ARTICLE 2. — L'Ordonnateur l'Ordonnateur de l'Intérieur et le trésorier des Etablissements sont chargés d'assurer l'exécution de cette disposition qui sera publiée et insérée au bulletin de l'Océanie.

Papeete, le 14 Mars 1857.

Du Bouzet.

Par le Gouverneur.

L'Ordonnateur l'Ordonnateur de l'Intérieur

Robert de Bougainville

Le Chef de Division, Gouverneur des Etablissements Français de l'Océanie, Commissaire Impérial près



des de la Société.

N'a la demande qui lui a été adressée par M. Benoit, Alexis, et les nombreuses signatures dont elle est surchargée.

Considérant que l'objet de cette demande, d'un intérêt important pour la colonie, rempli une lacune dans l'enseignement qu'il est urgent de combler.

En vertu de l'article 7 de l'ordonnance du 20 avril 1843.

Sur la proposition du Directeur des affaires européennes.

PARRÊTE:

M. BELLAS est autorisé à fonder, dans le district de Port, un cours élémentaire de français pour les jeunes gens et enfants bacheliers, en même temps qu'une école pratique des arts de première nécessité.

Il sera tenu de se conformer aux lois et arrêtés en vigueur et à tous ceux qui pourraient être faits ultérieurement.

Le Directeur des affaires européennes et de la police ainsi que le directeur des affaires indigènes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent.

Papete, le 9 Mars 1857.

Signé: DU ROUZET.

DIRECTION DES AFFAIRES EUROPÉENNES.

PARATION DES ROUTES.

Attendu que chaque fois qu'il a été question d'acquiescer la prestation des routes, ce qui doit se faire par trimestre et d'avance, le trésorier payeur a reçu de nombreuses réclamations de la part de personnes qui se prétendaient indûment portées sur l'état de recouvrement, ou qui prétendaient des déclarations de chefs, constatant qu'elles avaient acquitté la prestation en nature.

Attendu que nulle réclamation semblable ne peut être admise par le trésorier payeur, qui n'a d'autre mission que celle de faire rentrer les fonds dans la caisse coloniale.

Conformément à ce qui se fait dans la métropole pour les routes de contributions;

Le Directeur des affaires européennes, informe les résidents du district de Papete, qu'à partir de ce jour 13, jusqu'au dimanche suivant 23, la liste des personnes portées sur l'état de prestation sera affichée à la porte du bureau de la Douane.

Les réclamations devront être adressées au bureau de la Majorité; après le 23 elles ne seront plus admises.

Les personnes qui désirent acquiescer la prestation en nature, donneront leurs noms au commissaire de Police dans les mêmes délais.

Papete, le 15 Mars 1857.

THÉVENET.

NOUVELLES LOCALES.

Jeudi dernier, 42 du courant, le Sieur a quitté la rade de Papete faisant voiles et les les sous le vent. Il avait à son bord, accompagnés de sa famille et d'une suite nombreuse, S. M. le Reine Pomaré, qui se rendait à Raiatea pour assister au couronnement de son jeune fils Tamatoa, adopté par le roi de cette île. Le départ de S. M. a été salué de 21 coups de canons.

Il s'est récemment fait à l'arsenal de Papete, sous la direction de M. Raphaël, esquisse de vaisseau, une opération des plus difficiles et qui n'a pas couronné de succès. La réparation du balancier américain de 370 tonnes, cap. Green.

Malgré les glaces dans la dernière saison de la pêche, ce navire avait perdu son taille-met et presque tout son œuvre; il s'agissait donc de réparations importantes. Faute de bassin, il dut être moué sur la cale de halage de manière à être suffisamment dérangé. Cette opération, aussitôt le navire présenté sur les chantiers et dressé en bonne direction, s'est faite rapidement sous la traction de la machine dont la force peut traîner un poids de 4500 kilo.

Il n'en a pas été de même du lancement qui a été pénible et pour lequel à deux reprises différentes, il a fallu, attendant l'heure de la haute mer, employer de grands moyens et déployer de grandes forces, mais aussi, il est justifié de le dire, les conditions qui avaient été demandées n'ont pas été remplies exactement, notamment celle du tirant d'eau de l'avant, la plus importante de toutes et de laquelle dépendait entièrement la réussite de l'opération. Le tirant d'eau devait être de 2^m.50 et faute d'avoir suffisamment déchargé le navire il se trouvait de 2^m.90 au moment du halage.

Le 1^{er} jour, le halage a été arrêté au moment où la partie arrière de la quille se remuait à toucher le fond en dehors des rails, mais le navire n'étant pas assez déchargé pour que le coque puisse travailler aisément on dut le halier le lendemain de 6 à 7 m., ce qui a produit un déchargement d'environ 40 tonnes, dans ce second halage, opéré à mer haute, le navire, qui touchait légè-

ment au-delà du plan des rails, a été traîné sur le fond dans cette même longueur de 6 à 7 m. et sa quille a dû s'enfoncer de 40 cm. Cet enfoncement a été la seule cause qui ait rendu pénible l'opération du lancement qui se serait accomplie bête vent et sans encombre, par la dernière rapidité du bercan, si le balancier avait diminué son tirant d'eau de l'avant de 40 cm. et l'avant réduit à 2 m. 50, car dans cette condition il aurait suffi, pour la réparation, de mouler le navire jusqu'au moment où la partie arrière de sa quille eût commencé à toucher.

Quoi qu'il en soit, le balancier soutient le théâtre, un des plus forts qui naviguent dans ces mers a commodément réparé ses avaries sur le bercan, et les bâtiments auxquels il en arriverait de semblables et pour lesquels au bâtiment en carène inspirerait quelques craintes trouveront à se réparer sur cale tout aussi commodément que vient de le faire un navire de 370 tonnes. Seulement pour direz qu'il est de toute nécessité que les capitaines s'abstiennent à faire exécuter scrupuleusement ce qui leur sera demandé, soit pour le tirant d'eau moyen de leur navire, qui dépend de la force du bercan, soit pour la différence entre le tirant d'eau à l'avant et celui à l'arrière qui est proportionnelle à l'inclinaison du plan de la cale.

Dimanche dernier la salle de théâtre de M. Martin avait changé complètement d'aspect et de caractère. Ce n'était plus pour applaudir nos artistes qui ont grand partie de la population Européenne et Tahitienne se précipitant dans l'enclos d'Ariapua, c'était tout simplement pour assister à un bal français.

Faut-il être versés suffisamment dans la science chorégraphique. Les femmes Tahitiennes ont les pieds nus, mais retirées par les vases et les quadrilles de Strauss elles se sont élançées dans la salle, et aidées de quelques fonctionnaires et résidents qui avaient voulu se prêter à la circonstance; elles en savent bien tout autant que leurs professeurs.

Il est à constater que pendant la soirée qui s'est prolongée jusqu'à 8 h 1/2, cette population si étrange pour ses habitudes et si libre dans ses mœurs n'est pas sortie un seul instant des bornes de la convenance et de la bienséance. Le goût qu'elle a pris à ce plaisir nous leur a fait regretter de ne pouvoir continuer plus longtemps. Espérons que le bal de ce soir sera encore plus gai que celui de Dimanche dernier tout en donnant le même résultat.

La représentation des folies dramatiques peut être mise au nombre des plus belles soirées que nous ait données M. Noël Martin. Nos artistes improvisés se sont surpassés et le public a été à constater les progrès rapides qu'ils ont faits la plupart d'entre eux. Les rôles, bien distribués, ont été parfaitementvus.

M. Lagarde a pu donner un aperçu de sa prodigieuse mémoire et montrer un aplomb qui ne s'acquiert ordinairement qu'après beaucoup de temps. Un rôle dans la salle n'était pas chose facile à bien rendre et pourtant M. Lagarde s'est parfaitement acquitté de celui de l'écuyer. Cet acte intelligent possible d'être les vices sympathiques du public qui le considère à juste titre comme le bras droit de M. Martin.

M. Laporte a très bien joué Gédéon tout en l'exagérant d'une manière originale il a su faire ressortir les diverses nuances de son rôle; il dit bien les vers qui le comprennent bien et s'il les fait comprendre, ce qui n'est pas toujours facile. Deux fois souvent M. Laporte nous a donné à nous voir.

M. Caroussier a gagné dans l'esprit du public, son rôle lui a fait honneur. Les personnages de la salle ont été bien joués, nos comédiens sincères au père Timothée, le soldat remanié a été magnifique, sublime, grand comme son costume. Nous ne dirons rien de M. et M^{lle} Martin à qui nous nous sommes promis de ne plus adresser d'éloges: allez les entendre ! Enfin la pièce a été jouée avec un ensemble charmant, l'acte de la tragédie a été enlevé.

Après un tel succès, nos sommes fondés à compter sur l'influence du public bretonnant au public européen du monde s'agissant de ce qui le mène avec enthousiasme, qu'il puisse donner à M. Martin et à sa petite troupe, autrement nous serions obligés de dire comme le vénérable Lagarde: Oh la société ! Oh la société !!

NOUVELLES DIVERSES.

Extrait du London Illustrated News.

M. de Lesseps, diplomate français de distinction, vient de soumettre dernièrement au public européen un plan qui a pour but d'ouvrir un canal à travers l'isthme de Suez et de diminuer ainsi la distance qui sépare l'Europe de l'Inde, de l'Australie et de la Chine. Le résultat de son travail, très favorable à l'exécution de ses projets, a été cet hier dernier soumis à l'examen d'une commission composée d'ingénieurs choisis parmi les plus compétents de l'Europe. Elle a tenu compte non seulement des appréciations des ingénieurs du Yé-

Sur les bords du canal, il y a sur les lieux pour
la construction du canal de Suez. Il résulte
de ces renseignements qu'il est clairement établi dans
son rapport que le projet d'un canal entre Suez
et Pérouse est la seule solution à donner au problème
de joindre les deux mers, que ce travail est d'une ex-
écution facile, d'un succès certain, et que les deux ports
qu'il est indispensable de construire à Suez et à Pérouse
ne présentent pas de difficultés d'un caractère parti-
culier. Sur le rapport de la commission le Vice-Roi
d'Egypte a donné sa sanction (seulement) à l'Egypte
à l'approbation de son Sultan le Sultan pour la
construction d'un canal maritime entre Suez et Pérouse.
Il a fait plus, il a avancé une somme de 1,000,000 livres
sterling pour subvenir aux dépenses et il s'est engagé
sur parole, à mettre toutes les ressources en travail du
pays dont on pourrait avoir besoin, à la disposition de
l'entreprise.

Les ouvrages proposés par la commission des in-
génieurs sont : l'ouverture d'un canal à l'embouchure le plus
étroit de l'isthme de Pérouse à Suez, pouvant livrer
passage aux navires les plus grands ; l'amélioration du
port de Suez, la création d'un port à Pérouse, et la
construction d'un port intérieur dans le lac Timsah ;
le percement d'un canal auxiliaire pour joindre le canal
principal au Nil, et l'établissement de deux petits ca-
naux supplémentaires destinés à l'irrigation des plaines
et à l'approvisionnement en eau des travailleurs. D'après
les appréciations formées sur la connaissance du prix
du travail et de la dépense d'ouvrages semblables
en Egypte, la construction totale reviendra à la somme de
8,000,000 de livres sterling. C'est une forte somme mais
combien de fois n'a-t-on pas fait de semblables dépenses
pour des entreprises qui ont rapporté de grands profits.
Les chemins de fer de Paris à Lyon, et de Lon-
dres à York ont coûté chacun un tiers en plus, et cette
somme correspond exactement au chiffre des dépenses
faites en cinq mois par la France et l'Angleterre pen-
dant la guerre avec la Russie.

La place que M. de Lesseps a exposée a été telle-
ment en faveur parmi les hommes du commerce et de
la finance qu'il a été inutile de faire un appel au public
pour réunir les fonds nécessaires pour le mettre à exé-
cution. Les 8 millions de livres sterling ont été souscrits
par les capitalistes anglais de l'Europe.

DÉPENSES POUR L'ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT AUX ÉTATS-UNIS

Le Times de New-York en évaluant les dépenses
faites pour l'élection d'un Président arrive aux résul-
tats suivants :

Pendant l'élection il est ouvert 50,000 clubs dans
les États-Unis ; chacun des partis envoie cinq hommes ;
il y a en outre les impôts, les agents de la police et
d'autres officiers, légaux, donnant une moyenne de 5
hommes en plus. En tout dix hommes dont les services
sont évalués à 2 dollars au moins.

Faisant la somme de ces différentes dépenses à
savoir :

Dépenses pour les clubs pour 10,000 clubs à raison de
500 dollars chacun, 12,000,000 dollars.
Les services de 5 hommes pour chacun d'eux pendant
3 mois, à 100 l. 7 1/2, 12,000,000 d.

M. de Lesseps pendant 3 mois à 500 l. 500,000 d.
Officiers, agents de la police etc. etc. 1500,000 d.

Total 25,000,000 d. dollars qui sont dépensés
volontairement par le peuple américain pour assurer le
choix du Président qu'ils veulent élire.

16 Novembre.

Le vapeur *Morion* expédié à la recherche des
malheureux passagers du bâtiment naufragé le *Lyonnais*
est revenu sans nouvelles.

Il y a eu un mouvement révolutionnaire à Ma-
laga, mais il a été promptement réprimé.

On a passé les contrats pour confectionner et
mettre en place un câble télégraphique entre Terre-
Nouve et l'Islande. On pense pouvoir correspondre à
Jadot, prochain.

Les difficultés qui existaient entre le gouverne-
ment anglais et la Nouvelle Grenade sont apaisées.
L'intégrité de la taxe sur le tonnage est maintenue
pour les navires anglais. Les bâtiments de guerre de la
Nouvelle Grenade *Monrovia*, *Peart*, et *Est* ont moulé
à Panama le 8 Janvier.

BÂTIMENTS SUR MARE

4 Mars. Corvette Française *Infatigable*, commandée
par M. Desperles, lieutenant de vaisseau.

DU COMMERCE

4 fév. Golette du Protectorat *Mary-Alex*.
9 Mars, id. *Island-Queen*, cap. MacFarlane.
11, trois-mâts b. anglais *John-Williams*, cap. Will-
iams.

17, Brig anglais *Pride*, cap. de la Haye.
12, Baleinier Écossais *Nil*, cap. de Grandissage.
13, Golette anglaise *Sea-Wick*, cap. Smith.

Mouvements du port de Papete, du samedi 7 au
samedi 14 Mars 1857.

ENTRÉS.

7 Mars, Brig Hambourgeois *Hera*, cap. Moeller, 190
ton. 10 hommes d'équipage, 13 passagers, venant d'Ho-
nolulu en 24 jours, diverses marchandises.

8, Baleinier américain *Queen*, cap. Aorton, 567 ton.
27 hommes d'équipage, 16 passagers, venant d'Honolulu
en 35 jours, 1,500 barils d'huile.

9, Golette du Protectorat *Island-Queen*, cap. Mac
Farlane, 110 ton. 7 hommes d'équipage, venant de l'île
Margaret et d'Aua, sur lest.

11, trois-mâts b. anglais *John-Williams*, cap. Wil-
liams, 296 ton. 17 hommes d'équipage, 10 passagers,
venant de Sydney en 42 jours, diverses marchandises
pour la mission anglaise.

12, Brig anglais *Pride*, cap. de la Haye, 176 ton.
9 hommes d'équipage, venant de Londres en 146 jours,
diverses marchandises.