





Entre nous Charles Sca, Ordonnateur provisoire faisant fonctions de Directeur de l'intérieur, stipulant au nom de S. Exc. le Ministre de l'Algérie et des colonies et dans l'intérêt de l'Etat, assisté de M. Lentez, enseigne de vaisseau, Directeur de l'arsenal, d'une part, Et M.M. William Owen et G. Gooding, résidents américains, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}.

M.M. William Owen et Geo Gooding s'engagent à exploiter à leurs risques et périls, pendant un an, la côle de halage, les quais et appareils d'abatage situés dans l'arsenal de Para-Use.

ARTICLE 2.

L'année d'exploitation commencera à partir du jour où le premier navire montera sur cale ou sera abattu.

ARTICLE 3.

M.M. William Owen et Geo Gooding auront la jouissance de la côle de halage, de toutes les machines et appareils lui appartenant.

Celle des quais, des mâchures, ponts, rals, cabestans etc., nécessaires à l'abâtage des navires, et enfin celle du magasin de stores.

ARTICLE 4.

Les diverses constructions, machines et appareils seront remis entre les mains des intéressés sur procès-verbal d'inventaire dressé par une commission nommée à cet effet par eux.

ARTICLE 5.

M.M. William Owen et Geo Gooding s'engagent à faire à la côle etc. etc., toutes les réparations qui pourraient devenir nécessaires.

ARTICLE 6.

Ils établissent les tarifs à leur volonté, mais seront tenus de les publier au Messager, ainsi que tous les changements qui les apporteront dans ces mêmes tarifs.

ARTICLE 7.

Les navires de Guerre Français qui voudront monter sur la côle, pourront le faire en payant la moitié du prix fixé par le tarif; seulement ils fourniront les hommes nécessaires pour les halés.

ARTICLE 8.

Moyennant ces conditions, les contractants s'engagent à payer pour l'année d'exploitation fixée ainsi qu'il est d. t. à l'article 2, une somme de 3,000^{fr}. (trois mille francs), payable par trimestre échu.

ARTICLE 9.

Comme garantie de l'exécution de la présente convention, ils devront fournir une caution de dix mille francs sur valeur immobilière, inscrite à l'enregistrement.

ARTICLE 10.

Le Gouvernement consent, en outre, à aider, quand il le pourra, les entrepreneurs, en leur prêtant des ouvriers ou machines qui seraient payés au prix de la côle.

ARTICLE 11.

A l'expiration de la présente convention, le contrat pourra être d'un commun accord, prolongé de cinq à neuf années aux conditions suivantes :

- 1^{re} Approbation de S. E. le Ministre de l'Algérie et des colonies;
- 2^o les appareils d'abatage rentreront dans les magasins du Gouvernement;
- 3^o les bénéfices nets de l'exploitation seront partagés : 1/3 à la côle, 2/3 aux concessionnaires.

fortable que le case de Malaka.

La Reine ayant fixé son départ pour le 12, à 7 heures, nous fûmes diligents, pour être le lendemain des premiers à rendre nous. Aussi à six heures et demie, perdîmes-nous de vue les derniers cœurs de Malaka.

On suit fort peu de jours la route, on disparaît tout aussitôt dans un sentier tortueux, où la marche est rendue difficile par les nombreuses racines qui font saillie au dehors, et nécessitent l'attention continuelle du voyageur.

Nous entrâmes bientôt dans le valon, et le bruit du torrent nous annonça l'approche du sacrifice à accomplir. Il s'agit de se vêtir le plus à la légère, et de se disposer à passer 67 fois la même rivière, dont les eaux resserrées entre deux montagnes, décrivent une foule de zig-zags qu'il est préférable d'éviter. Ce chiffre mixante sept, bien que l'expression de la réalité, ne doit point effrayer ceux qui desistent voir l'un des meilleurs résultats de circulation de l'écorce solide du globe.

Le cours d'eau est rapide, mais il est peu profond, et à la température extérieure de 28° à 30°, on ne redoute plus de transition brusque, la sensation qu'on éprouve est au contraire fort agréable.

Joignez à cela un sentier complètement ombragé, qui vous dérober le ciel; le bruit continu des galets roulés par le torrent, le plus vil désir de rencontrer la rivière pour diminuer d'un an le nombre de fois à la franchir, la joie des femmes, les cris des enfants, tout est réuni pour donner de l'attrait à une course que l'on appréhende quand on ne la peut faire, mais qu'on recommence toujours avec plaisir.

ARTICLE 12.

Les frais d'enregistrement de la présente convention restent à la charge des entrepreneurs.

Fait à Papete, les jour, mois et an que dessus.

L'Ordonnateur pr.

Les Concessionnaires, Ch. Sca.
Owen et Gooding. Le Directeur de l'Arsenal
William Owen. E. Lentez.

ARTICLE ADDITIONNEL

En suite de l'article 9 de la présente convention, M. W. Owen et G. Gooding ont présenté, comme caution pour la somme de dix mille francs, M. J. Brander qui est accepté, et inscrit à cet effet, devra être fait à l'enregistrement.

L'Ordonnateur pr.

Ch. Sca.

La Caution solidaire,
J. Brander.

Approuvé, pour avoir son effet à compter du 1^{er} janvier 1866,

Le Commandant Particulier,
Commissaire Impérial p. i.
E. G. de la RICHERIE.

TARIF DE LOCATION DE LA CALE ET DES QUAIS D'ABATAGE.

TONNAGE EN TONNEAUX.	CALE DE BALAGE		QUAIS D'ABATAGE.
	Jours de halage.	Jours suivants	Prix par jour, y compris celui du le navire s'amar- re au quai.
At dessous			
de 100 tonneaux	100 fr.	50 fr.	45 fr.
de 100 à 200	150.	75.	30.
de 200 à 300	200.	100.	40.
de 300 à 400	250.	125.	40.
Pour chaque ton- neau en plus,		0,25	Pour chaque tonnage en plus de 400 — 0,10.

Le jour de halage et celui de la mise à l'eau, comptera chacun pour un jour.

Appareil d'abatage — 40 francs par jour.

Papete, 3 février 1866.

Signé : Owen et Gooding,
William Owen,
Geo G. Gooding.

Approuvé:
Le Commandant Particulier,
Commissaire Impérial p. i.
E. G. de la RICHERIE.

Jeudi dernier, les deux goélettes Américaines, la Sea Witch capitaine Chapman et la Mathau Wagon-capitaine Joselin, sortaient du port de Papete pour disputer le prix de pari qui s'était engagé sur la marche de ces deux navires.

Cette course, qui présentait aux d'intérêt pour tenter la curiosité, avait attiré à bord d's deux goélettes une foule de personnes, assez heureuses d'avoir un filer de l'invitation des deux capitaines; tandis que sur la plage, des curieux moins privi légies, ou que leurs occupations retenaient à terre, venaient suivre de l'œil, les péripéties de cette nouvelle joute.

A onze heures, les deux goélettes levèrent l'ancre. Le Mathau Wagon prit le temps d'arrêter que le capitaine Chapman mettait pour attendre quelques passagers, prenant les devants et se trouvait déjà à un mille de distance, quand la Sea Witch sortant de la passe, prit prendre la pleine mer.

nabo se'era ho'i te matou parahi raa i te fare papas o te Tavana i reira, i tei te fare i Maiteia ra.

No te mea e, o te hora 7, tei haapao hia e te Aiti vahine, e i haere a te roto, faaitoa iho ra matou i lae na i te vaihi haapiuiputu raa i poi poi se. E tei hora ono e te ata i moe si ta matou te fare haapao i Maiteia.

E ore e pee raa hia i le ma'au, e na nia à ra i te hona pioyio, o tei hure a'oi raa i te àà rarahi raa tei loro (la mai i nia, i tia) hui to te r-tere hihio maite raa i tupa mau vah'i stoa ra.

Aore i roa re tei roto atura matou i te laa, e na te hururura o te pape i faiteima i te faiafara raa, e laa haa na matou ra.

E haumama maite à i te aho o tiai, e e faaitoe e fa 67 na roto raa i taau anaava ho ra, o tei haapao pio hane na rope i na mou tei pio maite (tatahi) i te tibi. E laba ra te rature i tiai maite i taau manoro e oia aharu e ma hite, ma te mea e te hiaaro a rahi i te tibi, e a ma buru à no te laa e raa o te pas piri o te aho nei i taau vah'i ra.

E pape tahi oia, e ore ra te mea hohono, e e ore hoi e itea oia hia i te tofies raa mai i taau vah'i ra, tei te 28 hoi, e te 30 te falo, e mea au maite raa ra hui te haumaru e iten hia.

Eia apiti atea hia mai te tapoi ro raa hia o taau vah'i ra, e ore atura e itea hia te ro'i, te haruru raa tui ore o te taben vai te hiaaro, ton ore i te itea pio; appete i faiafara hui i tei, toe no te haere raa au roto, te oia o te mea vahine, e te aua raa, e te tamaiti, te faaitoa, aore ra la



La brise assez fraîche paraissait d'instabilité établie au S.E. et devenir plus forte à mesure qu'on gagnait le large, car le *Mathew Wazzar* qui profitait de cet avantage, se maintenait à une distance désavantageuse pour nous qui ne pouvions l'atteindre. Notre capitaine profitant alors de toutes les ressources que lui fournissait son expérience et la connaissance de son bateau, fit passer lui son lest sur l'arrière et nous commençâmes à nous approcher que nous agrippâmes sensiblement, tout à coup, le *Mathew Wazzar*, d'un coup dans une série de calmes, vint se voiler pendant la longueur des mâts, le vent lui refait et sa marche s'arrêta presque complètement. Pour nous la brise continuait à nous donner et nous eûmes bientôt fait de la distance qui nous séparait d'elle. Jusqu'à ce moment, nous avançons à l'aise, rien de difficile ne pouvait ébranler nous faire prévoir l'issue de la course, on pouvait tout au plus se livrer à des suppositions : des bâties folles s'élevaient, tantôt à l'un, tantôt à l'autre, des avantages momentané qui tendaient à nous raison à toutes les opinions.

Le vent qui nous avait abandonné nous revint bientôt, mais du S.E. il était plus d'au N.O. Notre capitaine montait alors sur le canot. Et vint à la *Mathew Wazzar* de changer de route, et toutes deux se dirigèrent vers Moorea.

Sous cette nouvelle allure, l'épreuve allait être décisive. La brise parfaitement rigide nous faisait entendre un vilain de pluie de hâil, nous dîmes : les deux mâtres courent le même bord sur une mer calme, il n'y a rien à redouter de la grosseur de la houle, si fureur pour ces gens de Paris.

Déjà on se sentait que l'avantage lui était resté à la *Sea Witch*, quand le capitaine Chantoux faisant passer tout le monde à côté du vent, la gâchette, sous l'influence de ce contre poids, prit une vitesse nouvelle qui lui permit de gagner la dernière distance. *Mathew Wazzar*, et laissant arriver en plein, de passer presque sous nos haupes en faisant le tour.

Co premier triomphe fut le signal d'une manifestation, à laquelle les femmes indiennes, qui étaient à bord, ne surent pas résister, en laissant spontanément sur les canots du navire, sur des débris du rouffle, elle se mit à pousser des huras accompagnés d'épithètes railleuses pour les vaincus. Puis les *Upa Upa* commencèrent pour ne cesser que longtemps après notre arrivée au port.

Après avoir remués, sous d'autres amures, le même genre de succès, le capitaine de la *Mathew Wazzar* s'avisa complètement bête et demanda à rentrer. Ce fut alors que visant de bord nous mîmes le cap sur Papeete, c'est-à-dire au plus près que l'avantage de la *Sea Witch* était visible : non seulement sa marche était supérieure, mais elle gagnait prodigieusement au vent; aussi, serions nous rentrés de la brisée si, en avançant généreux nous n'eussions allés au devant de la *Mathew Wazzar* qui se trouvait sous le vent de la passe, où, favorable par une ruse elle rentra avant nous. Dès ce moment, soit que la mer entièrement calme de la rade fut plus favorable à sa marche, soit que l'installation de ses voiles, plus propre que la notre, lui eût évité toute perte de temps, elle conserva dans les virages de bord, succès qui nous excitaient, pour atteindre le millage, une supériorité qui, pour l'un de certains spectateurs, put passer pour un triomphe et lui sonner les cloches de la plage lorsque la *Mathew Wazzar* vint jeter l'ancre devant le quai Brander.

Cette ovation fut de courte durée, la *Sea Witch* mouillait à son tour en se couvrant de pavillons pour signaler la victoire et, nous, spectateurs de cette course, nous prîmes congé du capitaine Chantoux qui nous avait offert à son bord, sa gracieuse hospitalité.

L. Armand.

Il est bon de se munir de cigarettes, c'est un objet de très facile valeur, et qui procure aux Indiens la plus vive satisfaction. Une seule cigarette avant d'être consumée, il platement réponds aux exigences de plus de vingt fumeurs; tous fumeurs, hommes et femmes, il n'y a, je crois, d'exception que pour les enfants à la mamelle.

La route était pour les indiens, le cadet de tous leurs soucis. Chacun d'eux avait un rôle dont il s'acquittait de son mieux. Les hommes, la plupart armés de petites haches, dont ils ne se séparaient jamais lorsque l'on vint à la montagne, s'accrochaient à trouver, le long du sentier, d'innombrables régimes de fûts, (massues) qu'ils suspendaient à l'extrémité d'un bâton de bûche. L'ennemi du fardeau ne dérangeait en rien la sûreté de leur marche; ils franchissaient les obstacles, à coup sûr mieux que nous qui ne portions cependant qu'un léger bâton pour nous soutenir. Les femmes s'attardaient pour prendre des crevettes, qui par le volume et la forme, ressemblent à nos petites écrevisses de France.

Les enfants chargés suivant leur âge, retentirent, qui, un morceau de tortue pour faire le feu, qui, une demi-douzaine de coques pour le repas sur la montagne, qui, des tiges de bûche pour faire la charpente des cases, qui, enfin de long bambou pleins d'huile, pour éclairer les soir au bord du lac, tant de visages tournaient.

A. Baxton.

Pharmacien de la Marine.
(La suite approchant le numéro).

ERRATA. — Dans le feuilleton du Messenger du dimanche 5 février, lisez *molesuada* fumes au lieu de *molesuada*.

AVIS.

Le Capitaine de Vaisseau de 1^{re} classe, Chef de Division, porte à la connaissance des Commandants des États-majors et Equipages des divers bâtiments stationnés en Océanie, l'avis suivant :
— Repartir en 1860 des bâtiments stationnés en Océanie.

OCEANIE ORIENTALE.

PILOTIE LOCAL.

Transport le *Reizler*, commandé par M. Lohaux, lieutenant de vaisseau, (Tahiti, Marques, Tuamotu).

SERVICE DE L'OCEANIE.

Corvette la *Catoliste*, commandée par M. Rochet de Clérac, capitaine de vaisseau, (Tahiti, Nukunono, Nukunono, mission hydrographique dans l'Océanie Orientale, journée annuelle des missions catholiques de l'Océanie, du 1859 à 1860), restera à Port de France à la fin de mai 1860; BATEAUX DE LA FLOTTE LOCALE DE L'OCEANIE OCCIDENTALE jusqu'en avril 1860.

Gollette la *Calédonienne*, commandée par M. Jacquemard, lieutenant de vaisseau, (Raiatea, Tahiti pour le transport à Sydney de la consubtilité de l'exercice des).

PILOTIE OCCIDENTALE.

PILOTIE LOCAL.

Stationnaire de Port de France l'*Infatigable*, commandée par M. Moizem, enseigne de vaisseau, (ôte Oser).

Stationnaire de Napoléonville l'*Herault*, commandée par M. Desreux, enseigne de vaisseau, (ôte Est).

Côte Est la gollette *Loyal*, commandée par M. Chabeyron, lieutenant de vaisseau, Nouvelle-Calédonie, (Hydrographie).

Côte Ouest la gollette *Forçage*, annexé de l'*Infatigable*, commandée par M. Moizem, enseigne de vaisseau, Nouvelle-Calédonie, (Hydrographie).

à bord de l'*Infatigable*, voir l'ordre des SAISSET.

Le Capitaine de Vaisseau, de 1^{re} classe, Chef de Division, informe : Messieurs les commandants des divers bâtiments placés sous ses ordres, que les dispositions sont prises, pour qu'il leur soit délivré des magasins des subsistances de Port de France, du magasin général de la colonie et des magasins de la subdivision de cette localité, tous les vivres, les rechargés, les charbons, et les matières grasses dont ils pourraient avoir besoin.

Il leur est spécialement recommandé d'éviter de faire d'innombrables achats ou de prendre livraison de vivres, rechargés ou matières ailleurs que dans la colonie française La Nouvelle-Calédonie et dépendances, centre de la Subdivision.

Les ressources des divers magasins de Tahiti, restant réservées pour les besoins des bâtiments de la station des côtes occidentales d'Australie, de passer dans l'Océanie et pour ceux de transport le *Reizler*, affecté spécialement à la station des États du Protectorat et des îles Marques.

À bord de l'*Infatigable*, le 1^{er} Décembre 1859.

SAISSET.

Le Ministre de l'Algérie et des Colonies par dépêche en date du 31 Mai 1859, invite le Chef du service de santé, de l'Établissement de Tahiti, à percevoir dans le sein avec lequel il s'est attaché à rechercher les hommes atteints de maladies vénériennes et qui, avaient pu, jusqu'à ce jour se soustraire aux visites sanitaires.

Le public est prévenu que le jeudi 12 février courant à une heure de relevée il sera procédé, dans les magasins des subsistances de la marine, à la vente aux enchères de divers ustensiles et denrées imprimés ou inutilisés au service.

SAVOIR.

Pièces d'1 28 — Pièces de 3 5 — Bordelaises 120 — Quarts

mau mea i te poupoa i te ite raa i taua vaihi ra, mai to mea o aore i taei reira; o te haamata hia hoi ia ma te cooa.

Il poua rii i taei taata e tiai, e mea rii hoo hahai roa hoi, e mea hiaaaro rahi ra na to Tahiti nei. E taua hoi te taita i te gihihiri rahi i te poua hoo e pau si; e puhihiri paiaia raiou, te tae e te vaihi aia; e te noa-na neira e, o te aia rii ana ra te rahi.

Ua riro te mau men i noa i taua tere ra e biona raa no te rohirohi o Tahiti, e olipa oae hoi ta ratou atoa e qu'ilolo ra ratou i te rava ra. E toi rii ana hoi te te mau tane, e ore ra hoi tei reira e taa e noa i ta ratou ta haere i te poua ra; e imi noi ra ratou na taua e'loa ra i te tati rahi hoi, e te mau hia i nia i te poua rora. E ore hoi te ratou taua rahi hoi hoi te poua rora o ta ratou poua; e maua rii hoi te ratou taua rora o te mau; e imi noi, e te tere ta mau ta ore ta hia. Ua haamata rahi aia hoi te mau vaihi i te taua rahi rii to oua, o tei hura hoi to taita rahi i te rahi.

E poua rii hoi te taua rii to oua hia i nia i te ratou rahi rii; ta te tati ra o mea rahi rahi e ai taua; ta te hoi taua vaihi rahi i te mau rahi rahi i te moua; ta te tati aia e aiaa para ta e ai taua; e ta te tati aia e hoi mori rora i ta haamata rahi aia taua ta tae i te hii o taua rora rii; te taua oae ra ratou i te cooa.

A. Baxton.

Hannu taua mai.
(Et te Vou i mau nei te tae)

à santonos 43—Barils 3— Barils à farine 50— Barils et
Bouteilles à biscuits 40—Caissons en bois 33—Boîtes en fer
24— Machete 383 à 00.

La vente aura lieu au comptant.
Le Directeur du Domaine.
H. TAHOUE.

Toutes les personnes qui auraient quelques réclama-
tions à faire au sujet de leurs contributions Directes pour
1866, c'est-à-dire, la prestation des routes ou les droits de
patente, sont invités à se présenter au bureau de l'Or-
donnateur, tous les jours entre une heure et trois heures du
soir.

3:3

Notice.

All persons who may have Complaints to make res-
pecting their direct contributions for the year 1866, that
is to say, The road tax and patent dues, are requested
to present themselves at the office of the Ordonnateur,
every day between one and three o'clock of the afternoon.

L'Administration a besoin de bois du pays en tannée
ou burao pour des incinérations d'embarcation forte. Les Ré-
sidents et les Indigènes qui voudraient faire cette fourna-
ture, en tout ou en partie, sont priés de s'adresser à la Di-
vision de l'Arsonal, qui indiquera les dimensions des
bois et leurs formes.

3:3

BATIMENTS SUR RADE

DE GUERRE.

13 janvier, Brig goëlette *Huilleur*, commandé par M.
Leloups, Lieutenant de vaisseau.

DE COMMERCE.

12 Décembre, 2 mois b. du Protectorat *Satchie*, cap.
Bovis.

13 Janvier, Goëlette *Mathieu Vastar*, cap. Jossy.

20 Janvier, goëlette du Protectorat *Julia*, cap. Dunn.

24, Goëlette du Protectorat *Dolphine*, cap. King.

3 février, goëlette Américaine *Moy-Queen*, cap. Buck-

minster.

6, goëlette du Protectorat *Bravo*, cap. Falconer.

7, goëlette Nouvelle Grenade *Jennie Lee*, cap. Benc-

dict.

Mouvements du Port de Papeete, du Jeudi 3 au Jeudi

9 Février 1866.

NAVIGES DE GUERRE.

ENTREES

Nant.

Sorties.

Nant.

NAVIGES DE COMMERCE.

ENTREES.

3 février, goëlette Américaine *Moy-Queen*, cap. Buck-
minster, 140 ton. 7 hommes d'équipage, 10 passagers, ven-
ant de Sidney en 26 jours, chargé de diverses marchandises.

6 goëlette du Protectorat *Bravo*, cap. Falconer, venant

de Barroa en 4 jours, chargé de sucre, et vieux cuivre.

7, goëlette Nouvelle Grenade, *Jennie Lee*, cap. Benc-

dict, 110 ton. venant de Honolulu en 36 jours.

Parau faaite.

O te faa'itua te parau faaite no te mau mea e an-
faa hia i te matahihi 1866 oia hia te moni porunua, e te
ma parau faaite oia e te mau raa ra, te parau hia
i te oia e e haere i te fare toroa o te Poinera hia, i te
ma mahana'oa, mai te hora hoo mai e e tae noa'ia i
te hora 3.

To Ninsaro nei te Haa i te rano o te fenna nei, oia hia
te Tarunua e te parau, ai hia no te poti rarahi. Te mau
parau e te faa'itua hia hia hia hia hia hia hia hia hia hia
raa hia hia hia hia hia hia hia hia hia hia hia hia hia
ra o te reira hia, te rahi a a ra te-rira hia, te hoo parau
ra o te reira hia, te hoo hia hia hia hia hia hia hia hia
rao parau i te Raa hia o te Aasia, e hana e faaite atu i
te rahi e te hoo o taa mau raa ra.

SORTIES.

3 février, goëlette du Protectorat *Aiata*, cap. Roestiff, 6
hommes d'équipage, allant à San-Francisco, 100,000
oranges et citrons.

1, Baleinier Américain *Francis-Henrietta*, cap. West,
allant à la pêche.

5, Goëlette Américaine *Seu-Witch*, cap. Chapman allant

à Raraka.

Mercureiale du 2 au 9 Février 1866.

Pain	7 P.	10 P.	100 P.
Farine	90 P.	100 P.	1000 P.
Bœuf frais	1 P. 80	1 P. 80	1 ^{er} choix.
de	1 P. 50	1 P. 50	2 nd choix.
Lard frais	1 P. 80	1 P. 80	1 ^{er} choix.
de	1 P. 50	1 P. 50	2 nd choix.
Oufs	2 P. 50	1 P. 50	la douz.
Légumes	1 P.	1 P.	le paquet
Poissons	1 P.	1 P.	le paquet

Certifié véritable
Le Commissaire de Police

Kieffer.

Vu: Le Directeur des Affaires Européennes :
P. LANDES.

ETAT DES BESTIAUX.

Abattus à Papeete, du 2 au 9 Février 1866.

DATE DE L'ABATAGE.	NOM DES BOUCHERS.	NOM DES PROPRIÉTAIRES.	LIEUX DE RÉSIDENCE.	ESPECE DES BESTIAUX.	Nombre.	Marques.	OBSERVATIONS.
3 Février	M. George.	Marurahi	Papeete	Genisse	1	M.	
4	de.	Gouvernement	Turavau	Vache	2		non marqués
4	de.	Bambridge	Papeete	Taurau	1	O.	
6	de.	Ch. Victor	Papeete	Taurau	1	C.V.	
7	Henry Sandford	Richmond	Papeete	Vache	1	R.	
8	George	Chouquet	Papeete	Vache	1	C.	
8	de.	Bambridge	Papeete	Taurau	1	O.	

Vu: Le Directeur des Affaires Européennes,
P. LANDES.

Papeete, le 9 Février 1866.
Le Commissaire de Police,
Kieffer.

OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES du 3 au 9 Février 1866.

DATES.	HAUTEUR BAROMETRIQUE.		TEMPÉRATURE.			Moyenne du jour.	Quantité de pluie tombée.	Vents dominants pendant le jour.
	hauteur moyenne.	oscillation diurne.	à 6 h. du m.	à 1 h. du s.	Moyenne.			
V. 3	755.0	1.4	25.5	31.2	28.3	58.3		N.E.
S. 4	754.1	4.5	26.6	30.2	27.9	27.2		N.E.
D. 5	755.4	2.9	26.3	34.1	29.7	26.9	21.3	N.O.
L. 6	754.4	3.7	23.1	27.9	26.0	22.9	25.1	N.O.
M. 7	753.3	2.4	22.9	28.4	25.6	21.9	26.6	N.O.
M. 8	753.0	2.0	23.2	27.1	25.1	23.2	23.9	N.O.
J. 9	753.8	2.1	24.2	28.9	26.5	26.0		N.O.

L'imprimeur Gérant, J. ADELAIN.
Typographie du Gouvernement. Papeete.