

# MESSEAGER DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie

PARAISANT TOUS LES VENDREDIS À 3 HEURES DU SOIR

MATAHITI 26. — N° 5.

## TE VEA NO TAHITI.

Mahana pa 2 fevriar 1877.

Prix de l'abonnement (payable d'avance):

Un an.....	14 fr.
Six mois.....	10 fr.
Trois mois.....	5 fr.

Un numéro : 10 centimes.

Pour les Abonnements elles Annonces, s'adresser

(INTRÉPIDE DU GOUVERNEMENT).

Prix des Annonces (au comptant):

Les 20 francs minimum..... 20 francs.

Les annoncées remplies se paient la moitié du prix de la première insertion.

## SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE. — Dépêche ministérielle. — Avis administratifs. — Arrêt de la haute-cour tahitienne.

PARTIE NON OFFICIELLE. — Nouvelles locales. — Bulletin hydrographique. — Le journal de l'expédition. — Expédition de Philadelphie. — Insolite en mer. — Les combats de coquilles. — Faits divers. — Annonces hydrographiques. — Mouvement commercial. — Meutre du port. — Annonces.

## PARTIE OFFICIELLE

Dépêche ministérielle relative au commandement des bâtiments autorisés à porter le pavillon du Protectorat.

Paris, le 24 octobre 1876.

MONSEIGNEUR LE COMMANDANT. — Votre prédecesseur a demandé l'envoi à Tahiti, mi moyen des bâtiments de l'Etat, d'un certain nombre de maîtres au cabotage qui seraient désignés à prendre le commandement des bâtiments autorisés à porter le pavillon du Protectorat.

M. Gilbert-Pierre pensait ainsi pouvoir rentrer dans l'exécution de ce qui concerne la composition des équipages de navires autorisés à naviguer sous pavillon français. Dans l'état actuel des choses, la colonie ne peut fourrir les éléments nécessaires à l'application de ce décret.

Sous la date du 27 octobre 1876, décret n° 41, vous siégez si faire connue aux maîtres au cabotage qui participent aux bâtimens de l'Etat devaient être munis d'un contrat d'engagement.

Votre lettre du 5 avril 1876 insiste sur la nécessité de l'envoi de ces maîtres au cabotage, tout en considérant comme impossibles à remplir les conditions imposées par ma lettre précédente.

Je me suis livré, en conséquence, à un nouvel examen de la question et je vous fais connaître les observations qu'il m'a suggérées.

Où les capitaines qui accepteraient de courir les risques d'un engagement problématique, sans autre garantie que seraient de bonne foi et évidemment sans faire autre chose que de ce cas, il y aurait grandement à craindre que les armateurs étrangers ne veulent pas les accepter, en donnant des protestations toujours faciles à trouver; ou au contraire, ces capitaines seraient de mauvaise foi, ou d'une aptitude insuffisante: alors les armateurs ne manqueraient pas de porter des plaintes et de trouver, dans ces exemples redoutables, de nouveaux arguments à l'appui de leur cause.

Comme résultat final, les bâtiments de l'Etat seraient obligés de ramener en France la plus grande partie des capitaines mécontent et désabusés.

La maison N... a pris, du moins en apparence, le seul parti qui convient à la situation: elle a fait établir à la régie, en annonçant l'intention de faire choisir elle-même, en France, par ses correspondants, les capitaines français dont elle a besoin. Cette manière de procéder est la seule admissible, et les maisons de commerce qui disent n'avoir point de correspondants pourront aisément, si on les y oblige, employer toutes les combinaisons qu'elles jugeront convenable pour diriger sur Tahiti avec un engagement ou une garantie suffisante, des bons capitaines ou maîtres au cabotage qui sont loin de faire défaut en France. Dans ces conditions spéciales, les transports de l'Etat pourront recevoir et conduire les bâtimens, à charge de rembourser, les armateurs, si les armateurs trouvent avantageux de les faire arriver par ces occasions.

Je vous prie, Monsieur le Commandant, de porter cette détermination à la connaissance des armateurs, tout en les pressant de rentrer dans la légalité, en ce qui concerne la composition des équipages de leurs bâtimens.

En tout état de cause, le statut que ne peut que nous exposer à de nombreux embarras, et nous ne pouvons plus longtemps assumer la responsabilité qui nous incombe par suite des facilités exceptionnelles données à des étrangers autorisés à naviguer sous nos couleurs; je vous invite, en conséquence, à refuser toute autorisation nouvelle de porter le pavillon du Protectorat à des navires commandés par des étrangers.

Recevez, etc.

Le Vice-Amiral, Sénateur,  
Ministre de la marine et des colonies,  
Sigé : L. FOURCHON.

## ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR

AVIS.

La clôture de l'Exercice 1876 pour le service Marine est fixée au 28 février 1877.

Les personnes auxquelles il est dû des créances au compte de ce service sont invitées à se présenter avant cette date au trésor, avec leurs mandats, pour en recevoir le montant.

Les mandats non payés au 28 février 1877 seront annulés et ne pourront être réordonnancés qu'en France.

3—1

## Départ du courrier.

Le brig-golette *Perry Edward* partira mardi prochain 6 février, pour transporter la correspondance à San Francisco.

Les sacs seront fermés le même jour à huit heures du matin.

## ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

## HAUTE-COUR TAHITIENNE

Première Session de l'année 1877.

PRÉSIDENCE DE M. DUMANT.

Justice du 16 février 1877.

N° 653. — Entre Mataore a Mauri v. et les divers maîtres de sa flotte, propriétaires, détenants à Mataore, ap-

partement, ou habitation.

Et Putae a Manu v., propriétaire,

dans la Manu v., et dans l'au-

tua au Teviri et Teohoro, et

à l'au Teviri et Te

## PARTIE NON OFFICIELLE

SAINT-JOHN'S, 27 JANVIER 1877.

Les deux dernières semaines nous ont été délivrées contre le révolutionnaire.

Le mauvais temps nous a fait une deuxième visite.

Ce matin nous sommes descendus dans la ville jusqu'à l'heure du midi, et le vent et la pluie ont été d'une rare violence et continuité.

Beaucoup d'arbres et aussi quelques habitations ont été ébranlés ou renversés.

Pendant ces dernières semaines, il faut surtout citer le logement prévisaire adossé au mur ouest de l'enceinte de la caserne et occupé par l'infanterie de marine.

Dimanche 25 janvier, entre huit et neuf heures du matin, un coup de vent, s'agitant par la chaîne qui menageait à la partie supérieure de l'arsenal, déclencha et souleva cette légère construction, bâtie à la saute de l'yeux de la guerre, et la jetait à terre par la dévastation dans presque toute sa longueur, le tout en s'abatant faisant trappe.

Heureusement le local était presque vide en ce moment, et un seul militaire a été légèrement blessé.

M. le Commandant Commissaire de la République s'est immédiatement rendu sur le lieu du désastre afin de présider aux mesures exigées par la circonstance.

A la suite de cet accident, qui, s'il avait arrivé de nuit, aurait eu les résultats les plus tragiques, les troupes ont dû prendre possession de la case dite de la Reine de Borabora, située rue de Kivoli, pour faire leur nouveau quartier.

Il va sans dire que les routes, ponts et passages ont reçu comme le coup de grâce par cette recrudescence de tempête orageuse.

Depuis aujourd'hui le calme est rétabli, bien que le ciel reste en peu couvert.

## BULLETIN TÉLÉGRAPHIQUE

(Départs extraits du Courier de San Francisco.)

## MEXIQUE.

Nouvelle-Orléans, 9 décembre. — Des nouvelles de Matamoros rejoignent de l'intérieur du Mexique, annonçant que le président Lerdo et son cabinet ont été pris par les révolutionnaires. Le général Escobedo et plusieurs autres ont été tués. Le gouvernement de Lerdo est maintenant renversé. Monterrey et Saltillo se sont déclarés en faveur d'Iglesias et se sont rendus sous coup ferro. Tout le frontière nord du Mexique, à l'exception de Matamoros, est en faveur d'Iglesias. Dans cette ville même, ses amis célèbrent son succès en paradant avec des torches et de la musique.

## NOUVELLES DIVERSES.

Londres, 19 novembre. — Le correspondant du *Times* à Calcutta rapporte que non moins de deux cent cinquante mille personnes ont péri dans le désastre causé par un récent cyclone.

Calcutta, 25 novembre. — Le lieutenant-gouverneur du Bengale a fait une tournée dans les districts dévastés par la terrible tempête qui a eu lieu le 31 octobre. Le constat qu'il a pu faire démontre que 250,000 habitants ont péri dans ce désastre.

Manchester, 28 novembre. — La récolte des betteraves en France et en Allemagne semble avoir complètement manqué cette année.

Londres, 6 décembre. — Le montant du numéraire retiré aujourd'hui du Banque d'Angleterre pour le compte des Etats-Unis s'est élevé à la somme de 215,000 livres sterling.

New-York, 13 décembre. — Le steamer *Argonaut* apporte la nouvelle que les ingénieurs européens désignés par la Société internationale pour faire les études préparatoires pour la route du canal inter-océanique à travers le Barrien, sont arrivés à leur poste.

## Le canal du Nicaragua.

On lit dans le *Pall Mall Gazette*:

La route du Nicaragua ayant été définitivement arrêtée pour le percement d'un canal interocéanique de navigation entre l'Atlantique et l'océan Pacifique, les négociations seront ouvertes sans retard entre les Etats-Unis et le gouvernement de Nicaragua dans la vue de commencer les travaux de construction.

Des projets de traités, conclus sur la base du traité Clayton-Bulwer de 1850, qui garantit la neutralité du canal, seront soumis à l'approbation du Congrès. Le coût estimatif de l'entreprise sera de 100 millions de dollars ; mais plusieurs ingénieurs civils qui ont étudié la topographie de ces contrées ont exprimé l'opinion que les nombreux obstacles de terrain que l'on aura à surmonter élèveront les frais de percement à environ 100,000,000 de dollars.

Cinq années au moins de rudes travaux sont jugées nécessaires pour achever et compléter le canal, dont la longueur totale, par la route de Nicaragua sera de 61 3/4 milles. À cette longueur, il faut ajouter 63 milles de navigation dans la partie haute de la rivière San Juan, qui débouche à la route de Nicaragua, qui donnera au canal une longueur totale d'189 3/4 milles, ou à peu près. Le canal projeté aura 16 déclives dans la section occidentale, suivie entre le lac de Nicaragua et l'océan Pacifique, y compris l'écluse de Marive, établie à Britto, sur la côte du Pacifique. Ces écluses ont pour but de ménager assez d'eau du canal pour permettre le passage des navires à tous les moments de la marée.

Dans la section orientale, comprise entre Greytown et l'embouchure de la rivière de San Carlos, sept écluses seront nécessaires. A partir de la baie de San Juan, jusqu'au lac de Nicaragua, la route sera de San Juan à Greytown, et vice versa, par le moyen de trois sections compliquées, chacune de ces sections étant munie d'une écluse qui sera établie à Castillo, à Balas et à Machuca.

Les négociations avec le gouvernement de Nicaragua soutiennent pour le moment un relâchement causé par l'absence de don Amédio Bernard, ministre de Nicaragua, retenu par les troubles actuels ; mais on espère que la tranquillité sera bientôt rétablie, et qu'il pourra dès lors être de retour à Washington avant décembre prochain.

## Exposition de Philadelphie.

Le Comptoir des Etats-Unis du 30 novembre donne des détails sur les estimations de dépenses à Philadelphie.

Hier soir a eu lieu à Philadelphie la distribution des récompenses accordées par les juges de l'exposition. Le nombre de ces récompenses atteint à environ quinze mille, dont près de quatre mille, y compris celles concernant les vins et liqueurs, n'étaient pas encore définitivement approuvées et seront délivrées ultérieurement.

La distribution a eu lieu dans le pavillon des juges, qui avait été également décoré pour la circonstance. Quinze cents sièges avaient été disposés pour les invités.

La récompense la plus importante dont a été témoin jusqu'ici depuis son ouverture, le grand caravansérail industriel du Centenaire. L'exposition est aujourd'hui dans tout son développement et dans tout son éclat ; toutes les parties sont en complètes, et l'ordonnance n'en laisse rien à désirer dans l'ensemble et dans les détails ; la foule y affiche de toutes les parties du nouveau continent ; la saison est favorable ; les plantations du pays sont dans un admirable état de fraîcheur et d'énergie ; bref, le festival international est à l'apogée de sa splendeur. Il ne manquait plus, pour conforter l'opinion, que d'ajouter une preuve tout à fait romanesque et pittoresque à l'ensemble.

A aucun moment n'était été réalisé aussi complètement les membres tous les corps constitués en vue de la célébration du Centenaire : les autorités et les commissions américaines, les membres des commissions et des jurys étrangers, et les personnes de distinction à qui des places avaient été réservées dans la salle, dont les fenêtres et les balcons étaient pavés aux couleurs de toutes les nations. La salle elle-même était décorée de candélabres, de fleurs et de draperies.

A huit heures vingt minutes, la commission des Etats-Unis et le comité des finances ont fait leur entrée, au milieu d'une vive applaudissement venant de toutes les personnes au pavillon. Le directeur général de l'exposition a ouvert la séance en présentant les communautés des nations étrangères, le président du comité des finances, les gouverneurs des Etats, le corps diplomatique et les officiers de la garde du Centenaire. Quand tout le monde fut pris place, la musique jouait des airs patriotiques, le commissaire Daniel J. Morell, de la Pennsylvanie, s'est assis au fauteuil, et le Rев. Henry A. Boardman a fait la prière ; puis M. Morell a prononcé le discours d'ouverture, et la musique a exécuté les chansons nationales des divers pays.

La parole a ensuite été donnée à M. le directeur général Alfred Goshorn.

Puis le général Hawley, président de la commission générale du Centenaire, a alors procédé à la cérémonie de la distribution des récompenses qu'il a fait précédé de l'explication du mode suivant lequel elles avaient été adjudiquées.

Après ces préliminaires, les noms des divers pays ont été appellés par ordre alphabétique, et à chaque nom a répondu le chef de chaque commission étrangère, qui a reçu un rouleau de papier attaché avec des rubans bleus, blancs et rouges. Les noms des principales nations ont été salués par des salves d'applaudissements, et les représentants de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de l'Angleterre et du Brésil ont été particulièrement acclamés.

Les noms qui comprenaient 42,000 personnes environ, n'avaient pas été que partiellement livrés à la publicité. Dans la partie américaine, nous savons déjà qu'ils comprennent la plupart des noms des expatriés d'origine française représentés dans la section universelle.

Le même journal ajoute que le jour de gala de l'Etat de la Pensylvanie à Fairmount Park a dépassé tout ce qu'on pouvait attendre. Le nombre des visiteurs n'a pas seulement excédé dans des proportions colossales tout ce qu'on avait pu auparavant à Philadelphie, mais tout ce qu'on avait vu dans aucune des expositions universelles seules.

Avant que les tournois fussent ouverts, ils étaient assisés par une heure d'heure incessamment grossie par le débordement des cars urbains et des wagons de chemin de fer, chargés à craquer. À une heure après-midi 120,000 personnes avaient payé leur entrée aux guichets ; 200,000 à quatre heures, 220,000 à cinq heures, et 231,463 à la fin de la journée. Si l'on ajoute de 15 à 20,000 entrées gratuites, exposants, employés, membres des commissions et des jurys, plus 5,823 à l'exposition des bestiaux, on peut s'apprécier que le nombre des visiteurs s'est élevé au chiffre sans précédent de 272,000 environ.

Le journal qu'on se rappelle est un jour d'admission à 10 sous à Vienne, où il y a 173,000 entrées, près de cent mille de moins. Tous les bâtiments et toutes les avenidas de l'enceinte de l'exposition, ayant une superficie de trois milles, étaient remplis d'une foule compacte, à ce point que la circulation était extrêmement lente et difficile. On n'a cependant eu à constater aucun accident, ni aucun désordre, ni une seule arrestation, et la journée s'est passée de tout point conformément au programme.

## Incendie en mer.

Une commission a été nommée, il y a quelques mois, en Angleterre, dans le but d'étudier la combustion spontanée du charbon à bord des navires, d'en rechercher les causes et les remèdes à apporter. Ce travail vient de donner son rapport. Le *Reveue maritime et coloniale* en donne l'analyse, et en extrayons quelques observations et les conclusions.

Le dévèlopement de chaleur se produisant dans les cargaisons de charbon est dû à des modifications chimiques que certaines substances qu'il contient peuvent éprouver sous l'influence de l'oxygène de l'atmosphère.

Les plus connues parmi ces substances sont les combinaisons de soufre et de fer désignées sous le nom de pyrite ou fer-blanc, et de l'anthracite dénommée l'oxyde de carbone, qui se produisent avec une décomposition de charbon, lamellaire, en s'accumulant, pour se arrêter à prodigie l'ignition. Il y a encore une autre cause à l'ignition. Le charbon varie considérablement, non seulement comme composition chimique, mais encore comme structure, certaines variétés étant compactement poudreuses, d'autres compactes et comme lamellées, très-friables et faciles à casser. Le charbon très-disposé et poreux, à la propriété d'absorber et de condenser dans ses pores un large volume de certains gaz, parmi lesquels

l'oxygène. La combusition d'un gaz par un corps poreux est aussi accompagnée de chaleur.

En outre l'absorption de l'oxydation que le carbone et certains de ses compoſants possèdent est favorisée par la condensation de l'oxygène dans les pores par suite du contact intime existant entre les molécules de carbure et d'oxygène. Pour servir à l'explication de ce phénomène il suffit de se rappeler que l'aspiration agitent simultanément : l'oxygène et l'air; et de se rappeler que le charbon peut être chauffé jusqu'au point d'ignition. Le brûlement du charbon ayant et pendant le brûlement du navire, qu'on ne manque jamais d'effectuer afin d'obtenir un meilleur arrimage et une plus grande rapidité de chargement, favorise l'absorption de l'oxygène et augmente naturellement la tendance à l'échauffement. Il faut remarquer, au sujet de la seconde cause signalée, que l'humidité de l'atmosphère, loin de la favoriser, remplit au contraire les pores du charbon et diminue sa puissance d'absorption.

Dans une voile fermée et étanche, le charbon, arrosé dans la partie la moins compacte de la cargaison, offre la plus grande quantité de chaleur telle qu'il n'y a pas de ventilation qui puisse suffire à la faire disparaître; lorsque circulation d'air qui l'ouvre établit, même dans la partie la moins compacte de la cargaison, elle ne peut avoir un effet de refroidissement suffisant, dit le rapport, et la circulation, en admettant qu'il y en ait une, ne peut être que bien faible dans la masse du charbon menu; aussi la chaleur qui s'y développe y reste-t-elle accumulée et non troublée. Du reste son développement serait encore favorisé par le rapport de la température à l'humidité; mais l'humidité de l'air envoûtant apporterait, de sorte que le moment critique seraient plus ou moins rapidement atteint, selon que la température de la chaleur seraient activé par la ventilation.

La commission a reconnu que les accidents arrivaient principalement dans les voyages sous les tropiques, et que le pour cent de perte augmentait avec la masse de la cargaison.

D'après une statistique établie par l'agence du Lloyd, en 1874, sur 31,116 chargements de charbon montant à 13,369,012 tonnes, il s'est produit 70 cas de combustion spontanée.

Dans ce nombre, sur 10 millions de tonnes portées par 36,631 navires et destinées aux différents ports d'Europe, y compris ceux de la mer Noire, 10% sont arrivées sans accident; mais les soixante autres cas se sont manifestés sur les 2,850,000 tonnes transportées soit en Asie, Afrique, Amérique par 4,485 navires.

En somme, les conclusions de la commission peuvent se résumer ainsi :

1° Certaines espèces de charbon sont particulièrement dangereuses comme chargement pour de longues traversées;

2° Le brûlement du charbon dans son transport de la fosse à la cale du navire, l'embarquement du charbon à pyrites dans un état humide, et particulièrement la ventilation à travers la masse de la cargaison sont propres à engendrer les accidents spontanés;

3° Les causes de ces accidents sont d'autant plus fréquentes que les conditions et les circonstances en sont toujours de ce fait;

4° Lorsque le charbon doit être transporté à de grandes distances, il faut vérifier fréquemment les températures des différentes parties du chargement et les porter sur le journal;

5° Dans le but d'éviter les explosions, de libres et continuelles issues à l'air libre doivent être données, en outre de l'ouverture du pannier, soit d'avoir un système de ventilation à la surface pour tous les temps;

6° Afin de bien déterminer quels sont les charbons les plus susceptibles de combustion, les inspecteurs des mines seront tenus de faire faire à toutes les fois qu'une combustion de charbons provenant de leur district sera signalée, les armateurs en l'expédition devront faire connaître la décomposition du charbon formant la cargaison;

7° Il y a pas lieu à modification dans la législation au sujet du transport des charbons; sauf en ce qui est dit dans l'article précédent.

Quant aux moyens d'extinction du feu par la production d'acide carbonique que l'on introduit au milieu de la partie enflammée du charbon, la commission est d'avis que ce gaz n'ayant pas d'effet rafraîchissant ne peut-être employé dans le cas où une masse importante de charbon est enflammée; l'eau et les sables sont alors les agents à employer.

(Journal officiel.)

### Les Combats de coqs.

Aujourd'hui les combats de coqs, qui ont été pendant tant de siècles un des passe-temps favoris de la vieille Angleterre, sont sévèrement prohibés. La société protectrice des animaux, aidant au progrès des thèmes devenues plus douces, est parvenue à les faire interdire; mais cela n'empêche pas que la police ne soit encore forcée d'intervenir et de constater des infractions nombreuses qui, malgré les rigueurs de la répression, se reproduisent périodiquement. Ces jeux cruels des combats de coqs donnent lieu à des paris assez considérables, et sans ce rapport l'arène qui leur sert de théâtre, le cockpit, peut rivaliser avec les champs de courses d'Espagne.

Cette interdiction du plus ancien et du plus populaire de tous les plaisirs en Angleterre n'a pas eu lieu sans protestations, et il n'est pas sans intérêt de faire connaître les objections qui se sont élevées à ce sujet. On a, disent les partisans des combats de coqs, prétendu qu'il fallait les supprimer à cause de leur cruauté. Mais, d'après ce principe, pourquoi ne pas interdire aussi le tir aux pigeons? Pourquoi ne pas légitimer la chasse, les courses de chevaux, etc., etc. Pour ce dernier point, quelqu'un a plaidé que l'usage d'empêcher des vies sur des hamacs ou d'escroquer comme appât de petits poissons pour prendre un brochet? Assurément, faire au bout de sa ligne un beau saumon est un agréable passe-temps, quoique la victime ne partage pas cette opinion. Il n'y a rien de dire non plus qui soit bien favorable aux grandes batailles dans lesquelles des centaines d'oiseaux et du gibier de toutes sortes n'échappent que mutués pour trinier une misérable vie ou perir sous la dent des carrières.

Tous ces amusements sont nécessairement criels, mais ils sont sans doute l'apanage des sauvages nus, à leur cruautés. Quel est l'amusement le plus criard, n'est-il pas plus d'avantage pour un jeune coq à être bien nourri, bien dressé pour le combat, qu'à avoir le coq coupé dans son bas-âge pour servir à l'ornement d'un Rastin? Et l'homme qui le mange et qui tous les jours est com-

plie du massacre de jeunes oies, d'agneaux, de porclets, de venus, a-t-il le droit de se vanter de sa douceur et de faire des discours contre la cruauté qu'il peut y avoir à permettre que des races d'oiseaux belliqueux soient éteintes en combat clos, à la grande admiration de milliers de leurs congénères qui pensent plaisir à ce spectacle? Cela est tout à fait normal, mais c'est détestable. Un homme qui se pourroit exclusivement de répugnance, ou bien un coq qui s'habite de se peigner pour ne pas déranger l'honneur familiale qui habite sa chevelure, aurait seul le droit de se battre à ces idées romanesques.

Dans les temps anciens, le coq de combat était considéré chez les Syriens et les Grecs comme un emblème de la divinité. Quant l'Imperiale assiégiée une ville, il faisait combiner deux coqs à la vue de son armée, et il exhortait ses soldats à se combiner avec le même courage que ces braves créatures. Romains et Grecs de l'Antiquité avaient également une grande admiration pour l'espèce des coqs, et l'empereur Auguste, qui déclara que l'espèce des coqs étaient de très bons combattants auprès de ses gouvernements. Il reconnaît que Septime Sévère fut incapable de conquérir la Bretagne avant d'avoir exercé parmi ses principaux officiers une imitation passionnée en faisant pratiquer tous les jours une partie de coqs devant eux. Les devins avertirent Marc Antoine de se défier de César, parce que ses coqs étaient toujours battus par les siens.

Grand Gustave disait qu'il n'avait aucune raison de craindre les impériaux, depuis qu'ils avaient abandonné les combats de coqs pour les courses de chevaux et de chiens. Le roi de Danemark Christian disait : « Si j'avais à conduire une armée contre le grand île de Constantinople, je prendrais pour soldats que des hommes ayant l'amour des combats de coqs. »

Le roi Henry VIII d'Angleterre fit construire un splendide cocktail à Whitehall; il prenait plaisir à ce divertissement, entouré des plus nobles et des plus fidèles de ses sujets. Voici les dernières paroles de Sir T. Urquhart, qui fut à la taureau de Naseby : « I' ai toujours aimé mon roi et ut bon coq, et comme un bon coq je me suis maintenant avec joie pour le service de mon souverain. »

Cet ingénieur plaidera en faveur des combats de coqs est l'œuvre d'un officier supérieur de la marine anglaise, qui l'a publiée dans le Times. Mais, malgré son enthousiasme pour ce genre de divertissement, il n'est pas probable qu'il parviennent à convertir à son sentiment l'opinion publique, qui l'a rejeté. (Échange.)

L'Économiste fait la description suivante de la maison du Sultan avec le détail de son budget : « Le programme des dépenses seuls qui sont spécialement chargé de paix et de bien-être du sujet n'est pas évalué à moins de 5,000 à 6,000 individus. Les dépenses complémentaires sont assez énormes; pour 625 chevaux, de trait ou de selles. Un seigneur en moyenne 95 voitures par an en Europe, et quelques-unes coûtent jusqu'à 100,000 francs. La dépense est de 2 millions et demi de francs. Le sultan n'a pas, comme les rois de France, la passion de la chasse; en revanche, il a un goût prononcé pour les bêtes, et il dépense plus de 1 million pour l'entretien de sa ménagerie. On y compte plus de 150 lions, tigres, panthères, girafes et zèbres. Chaque bête fante, mangé huit livres de viande par jour, à 1 fr. 50 cent. la livre. Le bœuf est plus coûteux encore que la viande de bœuf; il coûte 1,200 francs la bête. Il existe aussi 1,200 femelles, et, lorsque nous n'ayons pas le compte particulier de leurs dépenses, nous savons que les lions et les tigres sont, en comparaison, des bêtes économiques. Si les danas du harero ne mangent pas huit livres de viande par jour, elles ont un goût prononcé pour les douceurs, et le sucre pâle qui est consommé dans la pâtisserie du harem forme à lui seul un article de 400,000 fr. par an. La bouche du palais dévore plus de 12 millions. Il y a 48 médecins et pharmaciens qui reviennent à 657,000 francs par an, mais aussi 120 sultans et ministres qui reviennent à 1,200 francs fidèle à la prière, dont les trente derniers ne déviennent pas au chiffre modeste de 60,000 francs. Ils passent pas un astrologue, chargé spécialement de prédir les défaites des ennemis du croissant, à raison de 600 livres turques (18,800 fr.) par an. N'oublions pas, non plus, un corps de musique composé de trois cent un musiciens et choristes qui reçoivent double solde et double ration du ministère de la guerre. Non moins que les rois de notre ancien régime, le sultan est affligé du gât des bâties. Avec les dépenses des bâties, le budget de la maison du sultan s'élève à 50 millions de francs du roi, et qui forme à peu près aussi le dixième du revenu total du Turc. En supposant qu'en l'île civile du chef de l'Etat l'Est soit bâtie aujourd'hui en France sur le même pied, elle s'élèverait à la somme ronde de 300 millions.

C'est par erreur qu'on donne généralement le nom de Pappana aux chapeaux fabriqués d'une espèce de sparassite, qui nous viennent de l'Asie centrale. Sans le principal usage de cette fabrication est la ville de Jipura. Sur la république de l'Equateur, et la place qui sert à faire les chapeaux est en *caricordatea palmata*. Avant que la feuille ait commencé à ouvrir, lorsqu'elle a la forme d'un éventail fermé, on la coupe au ras du pétiole, dont la base forme le milieu de la calotte du chapeau. Ensuite on la divise en bandes longitudinales avec l'ongle du pouce, et l'on rejette les parties épaisses composant le nervure médiane. Les deux extrémités des bandes en lesquelles on la divise dépendent de la flammè du chapeau qu'elles doivent servir. En Asie, le chapeau est ainsi fendu, la feuille qui est une belle vannerie, est pinçée d'abord dans le feuillage, et ensuite dans l'eau dans l'île de Sikkim, avec du jus de citron; on la laisse tremper dans de l'eau tiède acidulée avec du jus de citron; on la laisse tremper dans de l'eau froide pendant quelque temps, puis on la fait sécher au soleil. Chaque chapeau est, du moins doit être fait d'une seule feuille. Un vingtaine de prix selon la finesse, depuis 36 sous jusqu'à autant de piastres (autant de fois 5 francs). Les opérations du trempage et du séchage, qui font prendre aux bandes une forme arrondie en cylindre, qui, au aggiungere beaucoup la force et la durabilité du chapeau. La tressage, ou empêcher l'eau de pluie de透する la feuille, et les feuilles de qualité grossière, sont empêchées d'absorber l'eau avec le soleil. Il faut plusieurs mois pour achever un chapeau de qualité supérieure, fait d'une seule feuille. La tresse en est si fine, qu'on distingue à peine les rainures à une courte distance. La *caricordatea palmata* est une plante nullement difficile à cultiver; c'est une des espèces les plus vigoureuses du genre. Elle viene bien à la chaleur humide d'une serre dont la température ne tombe pas au-dessous de 60 degrés centigrades. (J.O.)

