

LE MESSENGER DE L'EAU

Journal Officiel des Etablissements Français de l'Océanie.

TE VEA NO TAITI.

MARINA-BAL-FOURNAIS 21

MARINA-BAL-FOURNAIS 21

Un an, 48 fr. — Six mois, 24 fr. — Trois mois, 12 fr. — Payables d'avance.
Un Numéro : 5 fr. 50 centimes.

Abonnements : Les 25 premières lignes 6 fr. 50 centimes la ligne,
Au-dessus de 25 lignes 9 fr. 25 centimes la ligne, — on comptant,
Les Abonnés renouvelés se paient la moitié du prix de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Arrêté promulguant dans les Etablissements français de l'Océanie, le décret impérial du 23 octobre 1862. — Rapport du ministre de la marine à l'Empereur. — Décret du 23 octobre 1862, sur les feux que les bâtiments de guerre doivent porter.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Service de la poste. — Avis de l'Impératrice. — Nouvelles locales. — Arrivée du brick péruvien *Cora*. — Discours de l'Empereur.
FAITS DIVERS. — Epiphytisme latéral. — Mouvements de port. Marché de Paquet. Tabacs d'Alger. Américains. Attila divers.

PARTIE OFFICIELLE.

Nous, Commandant des Etablissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux Iles de la Société, — Sur le rapport de l'Ordonnateur.

Arrêtés :

Art. 1er. Est promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie et le Protectorat des Iles de la Société et dépendances, le décret impérial du 23 octobre 1862, sur les feux que les bâtiments de guerre et les navires de commerce doivent porter.
Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Messenger* et au *Bulletin Officiel* des Etablissements.
Papeete, le 19 février 1863.
E. G. DE LA RICHERIE.

Par le Commandant, Commissaire Impérial,
L'Ordonnateur p. i.
H. TRASTOCK.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 25 octobre 1862.

Sire,

Le règlement qui détermine les feux que les bâtiments de guerre et les navires du commerce à vapeur ont tenu de porter pendant la nuit a été adopté par la plupart des nations maritimes. Il a été appliqué, en dernier lieu, dans la marine française, en vertu du décret du 28 mai 1858.

Depuis cette époque cependant, les nombreux abords qui ont en lieu et que le développement de la navigation à vapeur semble avoir augmentés dans une grande proportion, ont démontré l'insuffisance des prescriptions établies. En effet, si, dans bien des cas, des abords ont pu être attribués à l'absence, à bord des feux réglementaires, il a été constaté que, le plus souvent, ces sortes d'accidents se sont produits par suite de la diversité des règles observées par les différentes nations, en ce qui concerne la route à suivre pour éviter la rencontre de deux navires courant l'un sur l'autre ou faisant des routes qui se croisent. La nécessité de revirer les règles adoptées à cet égard par la marine française a été signalée à plusieurs reprises, et notamment par une commission nommée en 1858 parmi les commandants des bâtiments de l'escadre d'évolutions et qui prépara un projet de règlement. Mais le conseil d'amiral, qui en fut saisi, déclara avec raison que, pour être efficace, une règle destinée à prévenir les abordages devait être en quelque sorte adoptée par toutes les nations, et que l'avis qu'avant de rien changer à nos usages, il était indispensable de s'entendre avec les principales puissances maritimes.

En conséquence des affaires étrangères ont dû s'en saisir, par deux fois, et ont proposé, qui était pour l'un d'elles, de soumettre à l'examen du gouvernement britannique un projet rédigé par le conseil d'amiral, d'après les données de la commission de l'escadre, et de provoquer, de concert, soit la réunion d'une conférence internationale en vue de l'adoption d'une règle uniforme, soit l'adhésion des différentes puissances à ce qui aurait été fait.

Le projet du conseil, sauf quelques modifications que nous avons acceptées, a été adopté par le gouvernement de Sa Majesté Britannique et sanctionné, dans la dernière session, par un acte de parlement. En présence de l'adoption d'un projet par les administrations de la France et de l'Angleterre des règles à observer dans la navigation, on a pensé qu'il y avait lieu de réunir une commission spéciale où tous les Etats intéressés auraient dû se faire représenter par des délégués chargés d'élaborer contradictoirement les règles à consacrer, il était très probable et plus simple de faire remonter à ces Etats, simultanément et par l'intermédiaire des agents diplomatiques de France et d'Angleterre accédés auprès d'eux, une note identique pour leur faire connaître le texte du nouveau règlement en leur demandant d'en donner leur approbation.

En conséquence, je viens d'en joindre à Votre Majesté de vouloir bien ordonner que le nouveau règlement sera observé par les navires de guerre et du commerce à partir du 1er juin 1863, époque à laquelle il sera mis en vigueur dans la marine britannique, et j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté, en la priant de vouloir bien y donner son approbation, le décret qui a pour objet de sanctionner les nouvelles règles, dont l'observation, il faut l'espérer, devra diminuer les chances de ces accidents de mer que nous avons trop souvent à déplorer.

Je suis avec un profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre de la marine et des colonies,

C. P. DE CHASSELOUP-LAURAT.

NAPOLEON.

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :
Vu la loi du 9-13 août 1791 ;
Vu l'article 223 du code de commerce ;
Vu le décret du 28 mai 1858 ;
Le conseil d'amiral entendu ;
Sur le rapport de notre ministre de la marine et des colonies,

AVONS ARRÊTÉ, EN NÔTRE NOM, CE QUI SUIT :
Art. 1er. A dater du 1er juin 1863, les bâtiments de la marine impériale, ainsi que les navires du commerce, seront assujettis aux prescriptions ci-après, qui ont pour objet de prévenir les abordages.
Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles ; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa valeur, est considéré comme navire à vapeur.

Règles relatives aux feux et aux signaux en temps de brume.

Art. 2. Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil.
Art. 3. Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après :

(a) En tête du navire, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu, dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 degrés du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à deux quarts en arrière du travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 3 milles au moins de distance par une nuit sombre, mais sans brume.
(b) A l'arrière, un feu vert placé de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 degrés du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à l'avant, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

(c) A l'avant, un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 degrés du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à l'arrière, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.
(d) Ces feux de côté sont portés, en dedans du bord, d'étraves dirigées de l'arrière à l'avant, et s'étendant à l'avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de l'avant avant, et le feu rouge de l'arrière.

Art. 4. Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête de nuit, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de tête de nuit que portent les navires à vapeur ordinaires.

Art. 5. Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du côté de manœuvre, dont ils ne doivent jamais faire usage.

Art. 6. Lorsque des bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges ne puissent pas être fixés d'une manière permanente : ces feux sont néanmoins tenus allumés sur le pont à leurs bords respectifs, prêts à être montrés instantanément à tout navire dont on considère l'approche, et aussi à temps pour empêcher l'abordage.

Art. 7. Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent, en outre, un feu blanc placé de manière à projeter une lumière uniforme et non interrompue tout autour de l'horizon à la distance d'un mille au moins.

Art. 8. Les bateaux pilotes à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les autres navires à voiles ; mais ils doivent avoir en tête de nuit un feu blanc visible de tous les points de l'horizon, et de plus une lumière d'un feu d'éclairage en quart d'heure.

Art. 9. Les bateaux de pêche non portés et tous les autres bateaux également non portés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires ; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de signaux fixes, en servir d'un fanal monté sur l'an de son côté, et en l'autre d'une glorieuse rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer le fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de l'arrière, et le feu rouge de l'avant.

Les navires de pêche et les bateaux non portés qui sont à l'ancre, ou ayant leurs feux allumés sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable.

Signaux en temps de brume.

Art. 10. En temps de brume, de jour comme de nuit, les navires font entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir :

Les armoiries ont été soigneusement conservées et ont été déposées en 1842 au musée de la marine, conformément à l'article 7 du règlement sur les armoiries. Elles ont été respectées dans cette capture qui s'est faite avec des regards et une délicatesse faisant honneur à nos marins, à la mesure juste et énergique dont on ne peut que reconnaître les motifs d'imitateurs. Il vient en appeler à la justice et à la protection.

1. I te 18, o tei nei a vae i tapae māia i te pahi tira piti Peru ra o Corn,
o tei haru hia i Rapa e te mānāia o tama fensa ra.
2. Te faaita hia 'to nei i te taita 'tor te vetahi tau parau o no taia ha-

Te pahi tira piti ra o **Cora**, e tei haapaa ahoa hia, no te ohipa e rave hia e me pahi e tupaia hia nei i roto i te tatou ahi i tei nei, o te oua ra o me pahi naiti tei reira te huna tei tapani i Rapa. Te hore hoi na mahana e toru e te tupaia mea rari i roto i te aia, e te tamata aua hoi i te tatou mea ravaa i te ore i te ahi au i te fana tena ra, i mia i te ratou pahi, i reira hoi ra te te iavara ra to Mairuro fa: ue ran e i te hana hia taua pahi ra.

Un tappare marfias pahi ra i l'aprete net, ma te mase taia! peru mo
n tapa pahi ra i mi-lho, te vetahi man taia o flaps; e ar faatere bia
ma e tehe faata berelane o mui James Connore te loa, o lei tian bia
Te e te tamna ra e Maifolo, lei ta aloa nui na pia i tana pahy ra.
E te faateo loa, resioititi te faateo mau taia, no te pahy peru.

Guilherme, o teu namorado não tem lá os seus lápis, o meu faz-me ligeiro e tanta não é a vida a levar ali à Ilha. Tê-lohe lástei Marice, e a sentir a parafusar no teho: pahi o teu reira não fenna, o teu teu lápis é raro ao teu reira: reva! Na-ai, e te fustere tu a Ilhamborg, um faz-me lá oia e longa, pahi, e a ti a tua vida e a tua vida, te vai no teu reira: talah: e a tua vida na vida e te avá. Um teu lápis tanta tanta a a tanto não fôr, na lázi hie, e a tua vida e talah e a teho: oio no teu teu pahi. Te vai no teu acahosi te iravaiva tua na tua tua vida.

E tei nã' ma i tana pahi ra tenon tumani e ono pahi ona maraniti,
no le fenua ra o Pāques, u i lapa'e hoi te pahi ra o Gora i reira, e ua
rave mui i na ta'a e pili ahuru e ma pili, o tei tua hia e ana i pia i te
ho'e mui e ne no tana ono pahi no Caiao ra.

Te mau isapogi raa hoi i roto i taua pahi ra, o lahi ā ia huri e to
na pahi pemi i nido i te ara i teie nei. Te tuihā i raro ra, ua faateia hia
ia e mui roa, te tuihā raa mui ra, ua haa-nani hia ia i te ofai āraa, e
e tōru pahi rarahi i roto, e mui rahi hoi te-niāho e te pape, te vetahi
hā ohoihi e te mui.

E mea taa moiti i te mau pepa no te aua pahira, e ua vahi hia i te
fare toron no te *Inscription maritime*, ma te au i te irava 7 o te faue
raa no te faupapa i te ava nei.

ra, ua ueleneho matai roa ra te rave rai-hia e taua ohipa ra, i-tiai te haao-matai roa rai i te tavara ra ia Maloto, e te hinaaro rahi ma nei e ia rahi a'i a te pō i tasi ra haapao rai tia e te itolo. Ua hōro mai nei oia e tiai e ia a'i hia taua ohipa ra e te ilau Taniaru nei.

E tana tahi to Vaitore'i na te Farani i te paeau i te tamai ra, e ua tuihia mai te hoe fetia-menemene nuaa-i-te-matahiti 1847, ao-tona-situ nia i te taha aro-raa.

Monsieur Georges Durillon, évêque de Cambray, chef de la mission catholique des Indes-Maritimes, est arrivé à Papetoa sur l'aviso à vapeur le *Lutonche Tréville*. Au moment de son débarquement sur le quai, Napoléon lui a été salué par la terre, de neuf coups de canon. Monseigneur, accompagné du curé et du vicaire de «Papetoa», du commandant du *Lutonche Tréville* et du M. le Secrétaire Général provisoire qui était allé à bord lui présenter les respects et, les souhaits du bien-venue du chef de la colonie, s'est immédiatement rendu à l'hôtel du Gouverneur, où il a été reçu par M. le Commandant, Commissaire Impérial entouré de l'Ordonnance et de son état-major.

Le carnaval qui, d'ordinaire, passe à Taïti complètement inaperçu a été marqué, cette année, par une soirée dansante donnée dans les salons de l'hôtel du Gouvernement. Le bal, auquel la *Oratoire* et la *Bon-Père* avaient fourni leur contingent de danseurs, s'est prolongé jusqu'aux premières heures du matin et n'a pas cessé d'être animé.

Le mari, sans vouloir s'affirmer aussi nos soldats d'artillerie, re-
vêtu de ces tumeurs hérissées d'un effet très bizarre, les uns en vo-
lure, les autres à cheval sur une jambe ou par-dessus les rues de Papéete
et, par leurs chants et leurs lazzi, y ont imprimé une animation ab-
solument inédite. Les indigènes, toujours prêts, on le sait, à prendre

une large part du divertissement public, ont paru s'amuser beaucoup à ces tapageuses taïlleuses qu'ils voyaient pour la première fois. Les résidents ne pouvaient y rester indifférents puisqu'ils les rappelaient les images et les vieilles traditions de la mère-patrie.

Ajoutons qu'à travers les débris d'une joie nécessairement très brayante, l'ordre n'a pas été troublé d'un seul instant.

Discours de l'Empereur à l'inauguration du boulevard du Prince Eugène.

« MONSIEUR LE PRÉFET,
« MESSIEURS LES MEMBRES DU CONSEIL MUNICIPAL,

* J'ai voulu présider à l'inauguration de ce nouveau boulevard pour vous remercier de votre infatigable dévouement aux intérêts de cette grande cité.

« Transformer la capitale » en la rendant « plus vaste et plus belle », ce n'est pas seulement reconstruire plus de maisons qu'on en abat, fournir du travail à une foule d'industries diverses, c'est encore introduire par

« Les rois s'apaisent, ces maisons archéologiques, ces jardins ouverts à tous, ces monuments artistiques, en augmentant le bien-être perfectionnément le goût. Et si l'on songe qu'à côté de ces vastes travaux vous développez également l'assistance publique, vous multipliez les édifices religieux, les hôpitaux, des écoles à l'éducation, on doit vous savoir un grand merci de faire tant de choses utiles, sans compromettre et en fait l'esprit prospère des florentins de la Ville.

* La principale préoccupation, vous le savez, est de rechercher le moyen de remédier au ralentissement momentané du travail et d'améliorer l'aisance dans les classes laborieuses. La question de l'alimentation

publique vient « étonner récemment d'attirer nos attention particulière. La même destruction au conseil d'Etat des intérêts de quelques régions est dans la boulangerie. Je suis d'ailleurs décidé à conserver, en la modifiant, le système de la compensation et d'établir, suivant les localités, soit la taxe officielle, soit une taxe officieuse. Je tiens aussi à vous proposer du concours que vous avez tous précéssé. Je m'arrête donc à l'indication de la taxe officielle, mais en laissant aux départements et aux communes honnêtes et laborieuses le moyen de dépasser la portée des articles de loi. Je ne suis pas en faveur de la taxe officielle, mais je suis prêt à qu'elle soit riche. — Si, comme je l'espère, cette institution se développe, il sera consolant de penser qu'une réputation est une véritable propriété offrant ses avantages et ses garanties.

« Je ne sais dire combien ma louché et mon spontanéité furent les causes de la révolution qui donna le nom de canal à ces boulevards qui vont de la rue de la Harpe au boulevard de la Chapelle. Je ne devrais pas dire que j'en suis l'auteur, car j'en suis le premier exclu. Ce sont mes amis, mes collègues, mes collègues de service au pays, ainsi que la nouvelle voie de communication qui remplace aujourd'hui le canal. Saint-Martin s'appellera désormais le canal de Saint-Martin. »

Boulevard Richard-Lenoir.

e Quoiqu'il existe déjà une petite rue *Richard-Lenoir*, je desire faire passer dans un plus grand jour le nom de cet homme qui, de simple ouvrier du faubourg Saint-Antoine, devint l'un des plus grands maîtres de la France, que l'Empereur décora de sa main pour les immenses progrès qu'il fit faire à l'industrie du coton, et qui, par un heureux et honorable acquiescement à la loi, se fit à jamais un nouveau jour et un nouveau nom, en se faisant appeler *Richard-Lenoir*, et en se consacrant à la semer lorsqu'il fallut renouer l'invas et étranger.

« Occupons-nous donc de tout ce qui peut à la fois améliorer la condition matérielle du peuple et élever son moral. Plaçons tous deux devant ses yeux un noble but à atteindre et l'exemple de ceux qui ont conquis la fortune par le travail, l'estime par la probité, la gloire par le courage. »

FACTS DIVERS

M. le baron Gros, sénateur, est nommé ambassadeur de France au près de S. M. la reine d'Angleterre, en remplacement de M. de Flahault de la Billardière, dont la démission est acceptée.

On assure que M. de Tonneins, (Orléans-Antoine) a été remis, par le gouvernement du Chili, à M. le chargé d'affaires de France, et qu'il doit embarquer sur le vaisseau le *Duguay-Trouin* pour être rapatrié.

Bourse de Paris, du 13 décembre 1862. — Rentes françaises :	
3 p. 100. —	Compt. — 79. 43.
	Terme — 79. 60.
4 1/2 p. 100. —	Compt. — 97. 75.
	Terme. — 98. 00.

Le résultat des élections présidentielles qui ont eu lieu à Buenos Ayres a été officiellement proclamé le 5 novembre dernier. Le général Mitre a été élu à l'unanimité Président de la République Argentine. Une très forte majorité a porté à la vice-présidence le colonel Marcos Paz.

Les nouvelles d'Athènes mentionnent toujours une assez vive agitation. Il ne paraît pas que la dépêche annonçant le refus de l'Angleterre relativement à la candidature du prince Alfred ait été bien clairement communiquée aux populations, et les correspondances signalent une intense confusion dans les multiples opérations électorales de la Grèce. On paraît encore de conduits à Páris et à Corinthe. Dans l'Arcadie, Grivas se serait emparé du pouvoir et aurait rompu tous rapports avec le gouvernement provisoire. (*Moniteur Universel*.)

On écrit de Londres, le 12 décembre :

aux autres du royaume à cause la plus vive sensation en Angleterre où, depuis le premier moment, la candidature du prince Alfred n'avait obtenu aucune adhésion.

Des souscriptions sont ouvertes en France, en faveur des ouvriers de l'industrie chimique de la Seine inférieure.

Le cabinet Dattoli s'est formé en masse; le roi d'Italie a nommé par décret royal en date du 8 décembre: MM. Farini, président du conseil; Pisolini, ministre des affaires étrangères; Peruzzi, ministre de l'intérieur; Pisicelli, ministre de la justice; Minghetti, ministre des finances; Della Novero, ministre de la guerre; Ricci, ministre de la marine; Menabrea, ministre des travaux publics.

La nouvelle de la méditation offerte par la France a produit en Amérique une vive sensation. Quelques feuilles de New-York expriment cette idée que la méditation est seulement ajournée.

Grèce. — On nous écrit de Corinthe, le 31 octobre :
Une compagnie vient de se former en Grèce pour entreprendre le pèlerinage de l'écluse de Corinthe, et éviter ainsi à la navigation le pas-

Dès l'antiquité, on a reconnu l'immense avantage d'un canal réunis-

sant les deux mers. Périandre est le premier qui s'en soit occupé. Après lui, Alexandre le grand, D'émétrius, Poliorcète et Jules César y ont donné leur attention. Enfin, Néron a fait commencer des travaux dont on voit encore les traces.

C'est ce dernier plan qui est repris aujourd'hui. Il semble présenter les meilleures chances de réussite, en même temps que son exécution n'apparaît pas exiger des dépenses considérables.

La largeur du canal serait de 34 mètres et sa profondeur de 6 mètres. Son parcours ne dépasserait pas 6 kilomètres.

Quant aux avantages que le percement de l'isthme de Corinthe ap-
 porterait à la Grèce, il est évident qu'il permettrait de raccourcir de 200 kilomètres le trajet des navires allant de la mer Égée à la mer Ionienne, et inversement. Cela faciliterait grandement le commerce maritime et réduirait les coûts de transport. De plus, cela renforcerait la position stratégique de la Grèce en Méditerranée.

terait à la navigation, ils sont faciles à apprécier. Pour les bâtiments venant de Marseille et de la Méditerranée, se rendant au Pirée, la distance serait abrégée de 90 milles. L'économie de temps serait encore plus considérable pour les navires venant de l'Asie Mineure.

On ne sait pas encore si le gouvernement grec acceptera les conditions qui lui sont imposées pour l'exécution de ce grand travail. —

