MESSAGER DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie,

PARAISSANT TOUS LES SAMEDIS A 3 HEURES DU SOIR.

MATAHITI 16. — N° 22. **TE VEA NO TAHITI.** Mahana maa 1 Tiunu 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):		Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser	PRIX DES ANNONCES (au comptant):	
Un an	18 fr.	AU BUREAU DE LA POSTE,	Les 20 premières lignes	30 c. la ligne.
Six mois	10 »	*Imprimerie du Gouvernement.*	Au-dessus de 20 lignes	25 id.
Trois mois	6 »		Les annonces renouvelées se paient la moitié du prix de la première insertion.	
Un numéro: 50 centimes.				

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Nomination. — Avis administratifs.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Faits divers. — Mouvements du port. — Marché de Papeete. — Tableau d'abatage. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE.

Par décision en date du 31 mai 1867, M. Girardin, enseigne de vaisseau, a été nommé directeur de l'arsenal, à compter du 1er juin, en remplacement de M. Chatelier, lieutenant de vaisseau, rentrant en France.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR.

L'Ordonnateur a l'honneur d'inviter MM. les colons qui désireraient avoir des immigrants à se réunir dans son cabinet vendredi 7 juin, à huit heures du matin, à l'effet de prendre connaissance de diverses communications reçues de M. le gouverneur de la Cochinchine relatives à la possibilité de recruter des travailleurs annamites.

Service des Contributions. — Poste aux Lettres.

Le transport de l'État *Chevert* sera expédié pour San Francisco avec le courrier pour l'Europe le 2 juin courant.

Le sac de la correspondance sera fermé la veille du départ à huit heures.

Le public est prévenu que, le même jour, à 5 heures de l'après-midi, le bureau de la poste sera fermé pour la délivrance des timbres-poste.

Service de l'Enregistrement et des Domaines.

CURATELLE AUX SUCCESSIONS VACANTES.

MM. les créanciers de la succession vacante du sieur Amable-Désiré-Maurice Redet, décédé à Papeete, le 30 novembre 1862, sont invités à se réunir le mercredi 5 juin, à huit heures du matin, en l'étude de Me Landes, notaire à Papeete, pour opérer entre eux la répartition définitive de l'actif de cette succession.

PARTIE NON OFFICIELLE.

FAITS DIVERS

L'ancre flottante.

On lit dans la *Paquebot*, sous la signature de M. Jules Feillet:

La pratique de la navigation l'apprend à tous les marins, et de récents sinistres l'ont montré d'une manière péremptoire, les navires éprouvent toujours des avaries graves et *parfois irrémédiables*, lorsqu'ils reçoivent un coup de mer violent par le travers. L'on sait d'ailleurs combien est périlleuse la manœuvre nécessaire pour fuir vent arrière et fuir devant le temps.

L'allure la plus sûre, *par les temps forcés*, est donc évidemment la cape bien soutenue. Mais il est des circonstances où aucune voile n'est capable de tenir, et dans lesquelles les machines sont impuissantes à maintenir la proue dans la position nécessaire pour éviter le choc dangereux des lames. En un mot, par certains temps, la tenue de la cape devenant mauvaise, il y a des abattées dont une seule suffit pour que l'on reçoive un paquet de mer, qui enlève des hommes, des embarcations, enfonce les sabords et va jusqu'à ébranler la coque, tandis que, si la cape avait été bien soutenue, tout le mal eût été évité.

La solution du problème revient donc à ces termes fort simples: *Trouver un instrument grâce auquel, quels que soient l'état de la mer et la violence de l'ouragan, l'avant du navire se présente en belle à l'action de la lame, afin qu'elle glisse toujours en se divisant sur des surfaces obliques, au lieu de frapper la muraille en plein.*

Cet instrument est connu depuis longtemps. Il a même été employé plus d'une fois avec succès dans toutes les mers du globe.

L'appareil que nous proposons consisterait en une pyramide droite en toile et filin, avec base rectangulaire formée d'un cadre en bois. Les dimensions en seraient proportionnées à la taille du navire qui devrait l'employer, et l'on pourrait prendre pour modèle l'ancre flottante en usage à bord des bateaux de sauvetage.

Comme en toutes circonstances, les moyens d'un navire suffiraient pour l'exécution de l'appareil; il n'est pas de pêcheur, *fût-il pauvre*, qui n'eût la faculté de profiter de mon invention.

Si l'on admet l'usage général de notre ancre flottante, voici les avantages que présenterait son emploi dans le gros temps: en cas de cape, une bonne aussière ou un petit grelin étant frappé du côté convenable pour qu'il y ait résistance exercée sur l'avant du navire, l'amarre serait tenue en belle par l'une ou l'autre joue. Comme l'ancre aurait une dérive beaucoup moindre que celle du bâtiment qui subit l'action du vent (tandis que l'appareil, restant entre deux eaux, ne le sentirait pas), la proue éprouverait une retenue constante rendant les fortes abattées impossibles.

Mais à l'encontre d'un mouillage au fond, il y aurait beaucoup de souplesse et d'élasticité dans la retenue exercée à l'avant du navire.

Or un tel résultat serait, il nous semble, satisfaisant à tous égards, puisqu'aucun coup de mer dangereux ne serait à redouter, et tout porte à croire qu'ainsi le tangage lui-même n'aurait aucune violence inquiétante. Nous pensons que, grâce à cette invention, les navires de toute espèce, surtout les navires du commerce (dont la solidité et les ressources sont bien moindres que celles des bâtiments de guerre), *et plus encore les frégates cuirassées*, pourraient naviguer avec une sécurité inconnue jusqu'à présent. Les frégates cuirassées, surchargées dans les hauts par un poids énorme, ont des roulis considérables lorsque la lame les prend de flanc, au lieu que si elles les recevaient entre le bossoir et la guibre, leur immense longueur serait une cause d'atténuation du mouvement qui deviendrait sans doute très-modéré. Avec notre ancre, nous en sommes persuadé, les capes prolongées se passeraient sans grande fatigue, tandis qu'à présent, comment les navires blindés les supporteraient-ils, alors que les autres bâtiments en souffrent toujours beaucoup?

Considérant les dangers que crée l'extension toujours croissante de la navigation rapide, avec de nombreux passagers (ce qui rend les catastrophes maritimes plus déplorables encore que par le passé) nous souhaitons ardemment voir prendre nos idées en sérieuse considération.

Les chemins de fer en Angleterre.

Pendant les quarante et un ans qui se sont écoulés depuis que Stephenson lança son premier train sur la ligne de Stockton et Darlington, les chemins de fer du royaume-uni de la Grande-Bretagne ont absorbé 500 millions sterling de capital et se sont étendus sur plus de 14,000 milles. En 1865, dont la direction du commerce vient de publier les comptes rendus, la longueur des lignes de fer était de 13,289 milles, dont plus d'un tiers étaient des lignes à une voie, et les autres à double voie. C'était une augmentation de 500 milles sur l'année précédente, et l'on peut hardiment ajouter encore 1,000 milles pour les deux années suivantes. Les principales lignes centrales sont actuellement faites, et il n'y a plus à faire que des raccordements et des embranchements.

En 1865, 3,448,509 trains de voyageurs, portant 251,862,715 voyageurs, ont parcouru 71,206,818 milles, tandis que 2,108,198 trains de marchandises ont transporté 15,179,000 chevaux, chiens, bestiaux, 77,805,786 tonnes de minéraux et 36,787,638 tonnes de marchandises générales sur 68,320,309 milles. Se l'on réunit les trains de voyageurs et de marchandises, il résulte qu'ils ont parcouru dans les douze mois une aussi grande distance que de la terre au soleil et environ la moitié du chemin de retour.

Pour faire cela, les compagnies ont dû avoir un matériel roulant de 7,414 locomotives, 17,997 voitures pour les voyageurs, et 233,260 waggons de marchandises, camions, etc. Cela, avec les frais de la voie ferrée, d'administration, d'employés, avec les honoraires des hommes de loi, les sommes payées comme indemnités à raison d'accidents, donne une dépense de 17,211,000 l. st. D'un autre côté, il a été reçu pour le transport des voyageurs 16,572,000 l. st., et pour celui des marchandises 19,318,000 l. st., ensemble 35,890,000 l. st., ce qui laisse une balance de gain pour les compagnies d'environ 18,679,000 l. st. — Il y a toutefois une autre dépense qu'il faut compter aussi. Elle est représentée en argent par 333,538 l. st. pour compensation (plus de deux fois autant qu'en 1864), et comprend la perte de 221 personnes et les blessures causées à 1,132 autres. Le premier chemin de fer dans le royaume-uni de la Grande-Bretagne, pour la longueur et le revenu, est le London and North Western, qui a plus de 1,274 milles de longueur, et fait annuellement 6,276,879 l. st. de recette. *(Pall Mall Gazette.)*

La semaine des trois jeudis.

Lorsqu'il est midi à Paris, il est midi 10 minutes à Venise—midi 40 minutes à Rome—1 heure 3 minutes à Stockholm—2 heures 40 minutes à Sébastopol—3 heures 40 minutes du matin à San Francisco—11 heures 50 minutes à Londres—et 5 heures du matin à Mexico.

Ces différences rendent possible la *semaine des trois jeudis.*

Deux voyageurs quittent Paris pour faire le tour du monde, l'un par l'Est, l'autre par l'Ouest. Après un certain temps, ils reviennent à Paris le même jour, et, rencontrant un ami qui n'a pas quitté la capitale, le désaccord suivant s'engage entre eux:

— C'est aujourd'hui jeudi.
— C'était hier jeudi.
— Ce sera demain jeudi.

Les trois amis ont tous les trois raison.—Pour le Parisien, qui a vu tous les jours se succéder régulièrement, *c'est aujourd'hui jeudi.* Le voyageur vers l'Est, en avançant les aiguilles de sa montre pour se mettre d'accord avec l'heure des localités qu'il a traversées, a successivement gagné vingt-quatre heures dans le cours de son voyage; se trouvant d'un jour en avance, pour lui *c'était hier jeudi.* Le voyageur vers l'Ouest, au contraire, a perdu vingt-quatre heures en faisant rétrograder les aiguilles de sa montre, de sorte qu'au terme de son voyage, il est en retard d'un jour, et pour lui *ce sera demain jeudi.*

Il ne faut donc plus parler à la légère de la *Semaine des trois jeudis.*

Archives PF-Messager-01/06/1867

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Du vendredi 24 au jeudi 30 mai 1867 inclus.

NAVIRES DE GUERRE ENTRÉS.

24 *mai*. Transport à voiles *Dorade*, commandé par M. Caillet, lieutenant de vaisseau, ven. de San Francisco en 37 jours, ayant touché à Nukahiva ; 12 passag. Mgr l'évêque de Cambysopolis, le Rev. P. Jean, MM. Brigandal, Desjardins, Hébaut, Goupille, français, McGee, Black, Turnbull, Young, anglais, Mme et Mlle Vandor, américaines, débarquant.

24 *mai*. Corvette à vapeur de S. M. B. *Falcon*, commandée par M. Blake, commodore, ven. de Sydney en 30 jours.

30 *mai*. Aviso à vapeur *Latouche-Tréville*, commandé par M. Quentin, lieutenant de vaisseau, ven. de Mangareva en 9 jours ; 14 passag., MM. Méry, lieutenant d'artillerie, Barff, interprète, le Rev. P. Bernabé, Périer, soldat, français, Angelo Garibaldi, italien, et 9 indigènes, débarquant.

CHALOUPE LOCALE ENTRÉE.

28 *mai*. Côtre local *Rusé*, de 41 ton., pat. Leguen, ven. d'Atimaono en 1 jour.

NAVIRES DE COMMERCE ENTRÉS.

24 *mai*. Goël. de Borabora *Coquette*, de 20 ton., cap. Erehau, ven. de Raiatea en 3 jours ; 7 passag. indigènes, ne débarq. pas.

24 *mai*. Trois-mâts-barque anglais *Camilla*, de 261 ton., cap. Tonner, ven. de Melbourne en 43 jours.

25 *mai*. Goël. du Protect. *Peapea*, de 69 ton., cap. Bannister, ven. de Moorea en 1 jour.

25 *mai*. Goël. du Protect. *Samoa*, de 109 ton., cap. McMillan, ven. de Huahine en 1 jour; 2 passag., M. Hall, américain, et son enfant, ne débarq. pas.

25 *mai*. Goël. de Borabora *Tehaura*, de 34 ton., cap. Horn, ven. de Maupiti en 1 jour; 4 passag. indigènes, débarquant.

25 *mai*. Cabot. du Protect. *Tamara*, de 21 ton., pat. Priou, ven. de Huahine en 1 jour.

27 *mai*. Cabot. français *Margaret*, de 12 ton., pat. Pabu, ven. d'Atimaono en 1 jour.

29 *mai*. Cabot. du Protect. *Charlot*, de 14 ton., pat. Fare, ven. de Taravao en 3 jours.

NAVIRE DE GUERRE SORTI.

30 *mai*. Corvette à vapeur de S. M. B. *Falcon*, commandée par M. Blake, commodore, all. à Moorea.

CHALOUPE LOCALE SORTIE.

24 *mai*. Côtre local *Rusé*, de 41 ton., pat. Leguen, all. à Atimaono.

NAVIRES DE COMMERCE SORTIS.

28 *mai*. Cabot. du Protect. *Tumara*, de 21 ton., pat. Priou, all. à Huahine; 2 passag., M. Hall, américain, et son enfant, n'ayant pas débarqué.

29 *mai*. Goël. de Borabora *Otoroatemanu*, de 20 ton., cap. Matia, all. à Huahine ; 5 passag. indigènes, n'ayant pas débarqué.

29 *mai*. Trois-mâts-barque anglais *Camilla*, de 261 ton., cap. Tonner, all. à Malden.

29 *mai*. Cabot. français *Margaret*, de 12 ton., pat. Pabu, all. à Atimaono.

29 *mai*. Goël. de Borabora *Coquette*, de 20 ton., cap. Erehau, all. à Raiatea ; 7 passag. indigènes, n'ayant pas débarqué.

30 *mai*. Goël. de Borabora *Tehaura*, de 34 ton., cap. Horn, all. à Huahine ; 4 passag. indigène, n'ayant pas débarqué.

BATIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

22 *mars*. Transport à voiles *Chevert*, commandé par M. d'Estienne, lieut. de vaisseau.

29 *mars*. Frégate à vapeur de S. M. B. *Clio*, commandée par M. Nicolas E. B. Turnour, capitaine de vaisseau.

7 *mai*. Frégate française à voiles *Néréide*, commandée par M. Prouhet, capitaine de frégate.

24 *mai*. Transport à voiles *Dorade*, commandé par M. Caillet, lieutenant de vaisseau.

30 *mai*. Aviso à vapeur *Latouche-Tréville*, commandé par M. Quentin, lieutenant de vaisseau.

CHALOUPES LOCALES.

9 *mai*. Chaloupe locale *Ressource*, pat. Gicquel.

28 *mai*. Côtre local *Rusé*, de 41 ton., pat. Leguen.

DE COMMERCE.

13 *juillet* 1866. Goël. de Rurutu *Temanii Taurearea*, de 50 ton.

3 *janvier* 1867. Brig-goel. du Protect. *Alice*, de 109 ton.

22 *mars*. Cabot. français *Marquisienne*, de 23 ton.

27 *avril*. Cabot. du Protect. *Raimaeva*, de 5 ton., pat. Ohiro.

5 *mai*. Cabot. du Protect. *Morning Star*, de 11 ton., pat. Tangihia.

16 *mai*. Goel du Protect. *Faaite*, de 47 ton., cap. Tupai.

22 *mai*. Côtre anglais *Courier*, de 34 ton., cap. Webster.

25 *mai*. Goel. du Protect. *Peapea*, de 69 ton., cap. Bannister.

25 *mai*. Brig-goel. du Protect. *Samoa*, de 109 ton., cap. McMillan.

27 *mai*. Cabot. du Protect. *Charlot*, de 14 ton., pat. Fare.

MARCHÉ DE PAPEETE.

Denrées apportées sur la place du marché, du vendredi 24 au jeudi 30 mai 1867 inclus.

Denrées.	Quantité.	Prix de l'unité.	Total.	Denrées.	Quantité.	Prix de l'unité.	Total.
		F. C.	F. C.			F. C.	F. C.
Pain (1)...	3580 kil.	. 80	2,864 ..	*Report*.	....	....	11,723 ..
	.. id.	.. ..	.. ..	Choux ...	160 paq.	. 50	80 ..
Viande (1) de bœuf.	2200 id.	2 ..	4,400 ..	Ignames .	82 id.	1 ..	82 ..
	.. id.	.. ..	.. ..	Taro....	77 id.	1 ..	77 ..
	.. id.	.. ..	.. ..	Patates ..	81 pan.	1 ..	84 ..
porc. ..	1350 id.	2 ..	2,700 ..	Maiore...	26 paq.	1 ..	26 ..
veau. ..	130 id.	2 ..	260 ..	Tomates .	66 pan.	. 50	28 ..
mouton	250 id.	2 ..	500 ..	Auberg^nes	46 id.	. 50	23 ..
Poissons.				Fei......	400 rég.	1 50	600 ..
Crus	540 paq.	1 ..	540 ..	*Fruits*.			
Cuits....	215 id.	1 ..	215 ..	Cocos....	204 paq.	. 50	102 ..
Légumes.				Evis....	306 pan.	1 ..	306 ..
Salade....	240 paq.	. 50	120 ..	Oranges .	51 id.	1 ..	51 ..
Carottes...	68 id.	. 50	34 ..	Bananes .	69 id.	1 ..	69 ..
Oignons...	112 id.	. 50	66 ..	Ananas ..	29 paq.	1 ..	29 ..
Navets....	48 id.	. 50	24 ..				
A reporter...			11,723 ..	TOTAL......			13,277 ..

(1) Au marché et chez les boulangers et les bouchers.

BESTIAUX ABATTUS A PAPEETE

Du vendredi 24 au jeudi 30 mai 1867 inclus.

Dates.	Espèces et nombre.		Noms des bouchers.	Marques.	Propriétaires.	Résidence.
24 mai.	Bœuf.	1	Georget.	B	Barff.	Huahine.
25	Bœuf.	1	id.	B	id.	id.
26	Bœuf.	2	id.	une ancre	administr'n.	Taravao.
27	Bœuf.	1	id.	G	Germain.	Moorea.
28	Bœuf.	2	id.	L	Lebardel.	Papara.
29	Bœuf.	1	id.	B	Barff.	Huahine.
30	Bœuf.	2	id.	B	id.	id.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

A VENDRE — UNE MAISON SISE A PAPEETE, QUAI de l'Uranie, et le droit au bail du terrain sur lequel elle est édifiée.

S'adresser à M. Boscher. 95-1juin-tf

REÇU DE MALDON, PAR LE COTRE « COURIER, » DU guano en sacs, et à vendre en quantité à la convenance des acheteurs, chez

C. WILKENS,
agent de la compagnie.

88-25mai-1

VENTE OU LOCATION DE TERRES. — HOO RAA E TE TARAHU RAA FENUA.

La femme indigène Teraibaamaru a Hapairai, demeurant à Mataiea, est dans l'intention de vendre à M. D. Byrnes la terre Tefautea, sise dans le district de Mataiea et non inscrite.

Te opua nei te vahine ra o Teraibaamaru a Hapairai, e tia i Mataiea, i te hoo atu na M. D. Byrnes i te fenua ra o Tefautea, te vai i te mataeinaa ra i Mataiea e tei ore a i tomite bia. 96-1juin-1

Les indigènes Rutia a Hoa et Daniela a Faarii, demeurant l'un à Hitiaa et l'autre à Pare, sont dans l'intention de vendre au jeune George-Moody Henry la terre Tetira, sise dans le district de Hitiaa et non inscrite.

Te opua nei o Rutia a Hoaraua o Daniela a Faarii, e tia i Hitiaa e i Pare, i te hoo atu na te tamaiti ra na George-Moody-Henry i te fenua ra o Tetira, te vai i te mataeinaa ra i Hitiaa e tei ore a i tomite bia. 97-1juin-1

L'indigène Tipuu a Tuahu, demeurant à Hitiaa, est dans l'intention de vendre à Faahepo a Maraearo les vallées Mataaute, Ahutai, Tepapua, Hahu, Terauti et Vahineatai, sises à Pare, les quatre premières inscrites sous les nos 151, 156, 157 et 158, et les deux dernières non inscrites.

Te opua nei o Tipuu a Tuahu, e tia i Hitiaa, i te hoo atu na Faahepo a Maraearo i na peho ra o Mataaute, Ahutia, Tepapua, Hahu, Terauti e o Vahineatai, te vai i Pare e tei tomite hia i e maha ra i na no 151, 156, 157 e te 158, na peho ra e piti i muri nei, aita a ia i tomite hia. 98-1juin-1

L'indigène Terevaura a Tavahia v., demeurant à Papeari, est dans l'intention de louer à M. Payen une parcelle de la terre Atitiafa, sise à Papeete, entre la plage et la rue Rivoli, et non inscrite. 99-1juin-1

Te opua nei te vahine ra o Terevaura a Tavahia, e tia i Papeari, i te horoa tarahu atu na M. Payen i te hoe pae o te fenua ra o Atitiafa, te vai i Papeete, i rotopu i te purumu rahi e te miti, e tei ore a i tomite hia.

L'indigène Tita a Pohuetea, demeurant à Pare, est dans l'intention de vendre à la Caisse agricole la terre Vaihinano, sise dans le district de Pare et non inscrite.

Te opua nei o Tita a Pohuetea, e tia i Pare, i te hoo atu na te Afata faaapu i te fenua ra o Vaihinano, te vai i te mataeinaa ra i Pare, e tei ore a i tomite. 10.-1juin-1

PHARMACIE J. PERNET

Rue de Rivoli, Papeete

SPÉCIALITÉS. — PRODUITS CHIMIQUES

Paquebots-Poste Français.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

Service de Saint-Nazaire à Colon-Aspinwall

AVEC ESCALES A FORT-DE-FRANCE (MARTINIQUE) ET A SAINTE-MARTHE (ÉTATS-UNIS DE COLOMBIE).

Correspondances à l'isthme de Panama avec les Paquebots des compagnies desservant l'Amérique Centrale et le Pacifique.

Départs de SAINT-NAZAIRE le 8 de chaque mois,
Et d'ASPINWALL le 2.

Billets de passage et Connaissements directs de Saint-Nazaire à San Francisco, et réciproquement.

Prix du passage

De San Francisco à Saint-Nazaire et vice versâ, non compris le transit de l'isthme de Panama.

	Dollars.
Premières cabines, chambres extérieures	347 50
Premières cabines, chambres intérieures	320 00
Secondes	283 75
Entrepont	174 37

Déduction de 25 pour 100 sur les billets d'aller et de retour bons pour une année.

S'adresser à San Francisco :

A M. ELDRIDGE, Agent de la Pacific Mail S. S. Co., pour délivrance des billets et connaissements ;

A M. ABEL GUY, correpondant de la Compagnie Générale Transatlantique, pour renseignements et informations.

EN VENTE AU BUREAU DE LA POSTE AUX HEURES d'ouverture :

CARTE DES ARCHIPELS DE LA COLONIE ET DES ILES VOISINES, Prix . . . . . 5 fr. 00

(Cette carte n'est autre que la carte de l'hydrographie française, no 985 édition de 1857.)

LE MESSAGER DE TAHITI, feuille hebdomadaire, paraissant tous les samedis à 3 heures du soir. Prix du numéro. . . . . 0 fr. 50

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Par an	18 fr. 00
Six mois	10 00
Trois mois	6 00

PRIX DES ANNONCES :

Pour les 20 première lignes, la ligne	0 fr. 30
Au-dessus de 20 lignes, la ligne	0 25

Annonces renouvelées, moitié prix.

PAPEETE. — IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

Archives PF-Messager-01/06/1867