

PARTIE NON OFFICIELLE

voyage d'exploration dans l'Indo-Chine.

L'expédition envoyée il y a deux ans par le ministère de la marine pour renouer le cours du Cambodge et explorer l'Indo-Chine, vient de rentrer en France, après une longue et pénible odyssee dont nous allons retracer les principales circonstances.

Le capitaine de M. l'expédition, le frégate Dardant de Lagrée, à qui cette entreprise devait malheureusement coûter la vie, la commission d'exploration était composée de MM. Garnier (Hector-Joseph-François), lieutenant de vaisseau, commandant en second; Joubert (Eugène-Louis-et-Theophil Clavigo), médecin auxiliaire; Delaporte (Louis-Marie-Joseph), conseiller de vaisseau, et de Garnier (Louis), clerc canonnier. Elle partit de Saigon le 5 juin 1866, et remonta le fleuve le plus connu jusqu'à Gritch, point où s'arrêtaient alors les dernières reconnaissances hydrographiques.

Au-dessus de ce point, l'expédition fut obligée de faire halte pour débarquer le commandant de Lagrée du sud se servir des barques du pays pour franchir la longue zone de rapides qui, en cette saison surtout, sépare le royaume du Cambodge des premiers centres de populations lointains. Il arriva à Bassac, point important du Laos inférieur, dès les premiers jours de septembre, et y séjourna, comme prescrivait ses instructions, pour y attendre le retour de la saison sèche et l'envoi des passeports et des instruments qui manquaient encore à l'expédition. Mais la révolte du Cambodge avait éclaté sur ces entrefilles, et toute communication se trouvait interrompue avec la colonie de Cochinchine. Une première tentative fut faite pour le fleuve pour rouvrir cette communication dommageuse sans résultat.

Enfin, le second de l'expédition réussit, en faisant un long détour dans l'ouest, à gagner Puum-Peini, puis à rejoindre le commandant de Lagrée avec les passeports attendus dans les premiers jours de mars 1867. A partir de ce moment, l'expédition accéléra sa marche vers le nord sans rencontrer de difficultés sérieuses, et, en mai suivant, atteignit Luang-Prabang, ville importante du Laos, située sur le fleuve à 920 milles de son embouchure, et déjà signalée par la mort de l'explorateur français Mouhot.

Une nouvelle saison de pluie commença; aux difficultés matérielles qu'elle opposait à l'exploratrice vint s'ajouter les obstacles rencontrés par des chœurs défensifs et sauvageaux.

Il fallut tout l'énergie et toute la persévérance du commandant de Lagrée pour aller plus loin, même au prix des plus douloureux sacrifices.

Ou fut obligé de transporter les échantillons géologiques et botaniques déjà recueillis, d'abandonner une partie des instruments, des livres et des effets même les plus indispensables. Des maladies graves vinrent empêcher successivement tous les membres de l'expédition, et ce fut dans un état d'épuisement presque complet et dans un démontement absolu que la petite caravane arriva enfin à Luang-Prabang.

L'assemblé fait par les autorités chinoises à nos voyageurs fut d'une cordialité complète, et ils purent se remettre pendant leur séjour dans cette ville de leurs fatigues excessives. La route de retour leur était ouverte, prompte et facile : vingt-cinq jours de marche seulement les séparaient de la partie navigable du Yang-tse-Kiang.

Mais le commandant de Lagrée eut néanmoins à faire, pour l'aviso unanimité de tous ses compagnons, il résolut de reconstruire un nouveau pont du Me-kong à sa sortie du Tibet.

La revote des mahométans contre le gouvernement chinois et l'opposition qu'ils soutenaient aux deux parts rendent impossible la traversée du plateau. Le commandant de Lagrée, donc, remonta le Yang-tse-Kiang et rencontra ensuite sur la ville de Tsing, située sur les bords d'un lac que l'on savait se déverser dans le Me-kong. Le commandant de Lagrée ne put malheureusement pas réaliser lui-même ce projet ; il tomba malade à Tong-Tehousien et dut charger son second, M. Garnier, de diriger cette dernière reconnaissance. Le docteur Joubert, médecin de l'expédition, resta seul auprès de lui.

La commission, ainsi réduite, parvint jusqu'à Tsing, mais fut obligée de la battre en retraite dans l'attitude menaçante des autorités musulmanes. Lorsqu'elle revint à Tong-Tehousien, au mois d'avril, le commandant de Lagrée, malade, déclara qu'il n'y avait plus rien à faire. La petite expédition put alors décliner la route du fleuve Bleu, ramenant avec elle le cercueil de son chef.

Le 12 juillet 1868, elle arriva à Shang-hai, où elle recevait l'accueil le plus empreint. En résumé, ce voyage, le plus considérable peut-être du tonnage qui ont été entrepris en Asie (1), va fixer à peu près complètement la carte de l'Indo-Chine ; le cours du Me-kong a été rencontré sur une longueur de 1,500 milles, celui du Yang-tse-Kiang, 300 milles au-dessus du point où s'était arrêtée la dernière exploration anglaise ; les origines du fleuve du Yung-King ont été fixées, les bornes du Cambodge et du Siam déterminées d'une manière précise. Au point de vue hydrographique et météorologique, l'expédition rapporte de précieux et intéressants documents, qui, s'ils ne donnent pas une solution complète du problème compliqué que présente à cet égard l'Indo-Chine, en faciliteront au moins singulièrement la recherche. Ces résultats sont assez bons pour faire honneur à l'initiative de l'administration qui a conçu une pareille entreprise, et aux efforts aussi intelligents que courageux des hommes dévoués qui l'ont accomplie.

(Maurice.)

(1) L'expédition a parcouru en Indo-Chine et en Chine 10,000 kilomètres environ, dont 6,800 en bateau et 4,000 à pied.

On lit dans l'*Express* : Le capitaine Ericsson est un ingénieur diplômé à Paris et ses succès. S'il y a quelque chose de toute dans sa dernière invention, il sera certainement dû à l'application des principes qui ont été émis au sujet de nos bateaux ne pouvant plus persister.

Cet ingénieur s'est occupé depuis longtemps de remplacer la bouille par un autre combustible, et la vapeur par une nouvelle force motrice. Pendant de longues années, il a fait quantité d'expériences pour concentrer le calorique rayonnant du soleil, de manière, pour ainsi dire, à en alimenter ses fours. Enfin il est parvenu, dit-il, à construire trois machines-soleil, dont l'une est mise en mouvement par la vapeur due à la concentration des rayons du so-

leil, et les autres par l'expansion de l'air atmosphérique due à la même cause.

Ces expériences lui ont démontré, assure-t-il, que la concentration des rayons du soleil sur une surface de 10 piards entraîne le développement d'une puissance motrice de la force d'un cheval. Il serait intéressant de connaître la forme exacte de cette machine à concentration.

Il est fort doux qu'une pareille machine soit efficace dans les jours sombres et pluvieux, qui nous annoncent maintenant l'approche de l'hiver, mais, ne fût-elle applicable pendant les jours où le soleil luit, cette invention n'en serait pas moins un merveilleux progrès.

M. Dellamater, le propriétaire de l'usine de ce nom, déclare que cette idée a un plein succès et qu'auivant peu de temps le pain paraîtra sur les tables provenant de blé réduit en farine au moyen d'une machine-soleil.

On lit dans un des derniers numéros de la *Providence*, de Turin, que dans la première quinzaine de ce mois les travaux de percement du tunnel des Alpes ont donné un résultat de 52 m. 42 c. 28 m. 90 c. à l'embouchure sud, et 27 m. 30 c. à l'embouchure nord.

Jusqu'au 16 septembre le percement total de la galerie était de 8,788 m. 15 c., 3,184 mètres du côté sud, et 3,602 m. 15 c. du côté nord.

La longueur du tour-tunnel étant de 19,220 mètres, on doit encore percer 3,431 mètres 85 centimètres.

On lit dans les journaux italiens que dans une des salles du grand hôpital de Milan a été opérée la transfusion du sang sur une femme affligée de chlorose.

Cette opération a été faite par le chevalier de Cristoforo, médecin-chirurgien en chef, au presence d'une foule de docteurs, parmi lesquels se trouvent deux professeurs de l'université de Rome et un de celle de Pise.

L'opération a eu un succès très-satisfaisant sous tous les rapports, dans son exécution et dans les premiers résultats déjà obtenus.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPÉETE

DU vendredi 18 au jeudi 24 décembre 1868 inclus.

BATEAUX DE COMPTER ARRIVÉS.

18 décembre. Gœl. de Horabora *Pafata*, de 46 ton., cap. Ralira, ven. de Huahine le 4-11-68.
19 décembre. Gœl. américaine *Nor' Wester*, de 89 ton., cap. Kustel, ven. de San Francisco le 23-11-68.
19 décembre. Gœl. du Protect. *Hope*, de 28 ton., cap. Brothers, ven. d'Amsterdam le 1-12-68.
19 décembre. Gœl. anglaise *Annie Laurie*, de 37 ton., cap. McMillan, ven. de Maiki en 11 jours.

23 décembre. Côte local *Buri*, de 41 ton., pil. Leguen, all. à Taravao.

22 décembre. Gœl. du Protect. *Hope*, de 28 ton., cap. Brothers, all. à Amatanga.
23 décembre. Cahot. du Protect. *Fortune*, de 18 ton., pil. Thomas, all. à Nouméa.
23 décembre. Gœl. du Protect. *Favorite*, de 69 ton., cap. Palmeron, all. à Amatanga.

BATEAUX SUR BAIE.

19 novembre. Transport à voiles *Eurydice*, commandé par M. Parvayen, bennéficiaire de vaisseau.
20 novembre. Avion à vapeur *D'Entrecasteaux*, commandé par M. Bouatre, bennéficiaire de vaisseau.
18 décembre. Avion à vapeur *Général Margarey*, commandé par M. de Rosset, bennéficiaire de vaisseau.

8 décembre. *Tremieitzburg*, dir. tripi. Niern, de 10% ton., cap. Schneider.
18 décembre. Bateau-pont, associé à *Agnes*, de 112 ton., cap. Garm.
18 décembre. Trois-mâts-berque anglais *Margaret Browne*, de 418 ton., cap. Nossack.

19 décembre. Gœl. de Horabora *Pafata*, de 46 ton., cap. Ralira.
19 décembre. Gœl. américaine *Nor' Wester*, de 89 ton., cap. Kustel.

19 décembre. Gœl. anglaise *Annie Laurie*, de 37 ton., cap. McMillan.

Liste des animaux mis en fourrière dans les différents districts.

Taravao. — Le 1^{er} décembre, un cheval.
Papeete. — Le 11 décembre, une vache.
Popera. — Le 17 décembre, un cheval.
Parau. — Le 17 décembre, une vache.
Poauava. — Le 17 décembre, une vache.
Poauava. — Le 17 décembre, une jument.
Poauava. — Le 17 décembre, une jument.

Parau ne tenua puna i tapen hanu letoa i kau matata.

Taravao. — Le 1^{er} au 10 décembre, hou puatahore.

Faa. — Le 1^{er} au 10 décembre, hou mua puatahore.

Poauava. — Le 17 au 26 décembre, hou puatahore.

Parau ne tenua puna i tapen hanu letoa i kau matata.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

L'Indigène Pitta Nachu à Te-

mobi, dénommée à Aotea, est dans l'intention de vendre à M. Lalith la terre Farauna, située dans le district de Pare, sous-district de Pare, et inscrite sous le n° 326.

Te mōtahi a te matataina i Pare, te

matataina i Pare a Pare, et tel tombe sous le n° 326.

23-12-68-1.

THE BRITISH AND FOREIGN MARINE INSURANCE COMPANY

(Limited)

LIVERPOOL AND LONDON

Capital: ONE MILLION pounds sterling

Risks taken and losses made payable in San Francisco, Honolulu, Victoria (V. I.), Valparaiso, Sydney, Manila, Calcutta, Bombay, Liverpool, London, or at such place as the Company may direct.

9-11-Janv-14.

En vente au bureau de la poste:

DIVISIONS TERRITORIALES DE LA COLONIE
ET DES ARCHIPELES VOISINS
Brochure de 28 pages. — Prix: 1 fr.

WILKINS Agent.