

l'usage de la terre Atitoto à Papapeete, sur une longueur de 81 brasses.

La terre de Teumumu Riroe la terre Tevavai, qui a pour limites les terres de Teumumu, et Teumumu, et mesure en largeur 35 brasses sur une longueur de 179 brasses ;

Déposée Fagoro à Maua et le commandant aux frais, en laissant à la charge de Teamo à Miburai et Mostu à Teuhoro t. ceux faits par leur intervention.

Le vaïho atu na Teamo à Miburai rous à Mostu à Teuhoro t. a eufau t. le mau taima no to raus faso rau mai roro t. teie nei parau ras.

Audience du 3 novembre.

N° 256. — Malhotra à Teofatu t. contre Maporu à Paraisa v.

La cour, sur la réquisition du ministère public.

Homologue le jugement rendu le 27 avril 1855 au sujet de la terre Teaururapee, sise à Papapeete, et en prononce l'exécution qui a été retardée par les entraves apportées par la femme Maporu à Paraisa ;

Condamne cette dernière à cinquante francs d'amende et au frais du procès.

Te haava ras rahi, i nia i te parau a te auaia ture,

(Ha tamaru i te fustaa ras a rave hia i te 27 no eperera 1865, no te fustaa ra o Teaururapee, o te vai i Papete, o une fustaa e la huanana hia te reira, o tei hasa-moro ras hia no te haapepe a te vaiho rau o Maporu à Paraisa ;

— Ue fustaa ina i te utas e pae ahare fustaa e i te auaia i te mau taima no te haava ras.

Audience du 4 novembre.

N° 257. — Tetamitahinepou à Parahi v. et consorts contre Poura à Tau v. et les héritiers de Perera.

La cour, sur les conclusions du ministère public.

Homologue le jugement rendu par les tohitu le 29 mars 1857 ;

Désigne une commission de tohitu qui se transporteront à Mororo, district de Teavaro, et se fera indiquer la terre Teomoro, qui, après avoir été mesurée, sera partagée entre les deux parties en deux portions égales ;

Te haava ras rahi, i nia i te parau a te auaia ture,

Ue fustaa i te fustaa ras a te mau tohitu i te 29 no maiti 1857,

Ue fustaa i te tohitu, o te haava ras hia i te mau taima na ra i Teavaro e mau papu i te vai ras o te fustaa ra o Teomoro, o te chopo hia e raus na roro i te tahaa tui maiti i rotoupi na fustaa maiti ;

— Ue chopo hia i te taima i te tohitu na raus.

Audience du 4 novembre 1868.

N° 258.

La haute-cour, sur la demande en homologation adressée par M. le procureur impérial à M. le président, conformément à l'article 4, § 6, de la loi du 28 mars 1866,

Homologue les décisions des conseils de district n° 251, 256, 261, 262, 263, 268, 270, 271, 272, 278, insérées au *Messageur* des 14 novembre et 12 décembre 1868,

n° 46 et 50, lesquelles sont devenues définitives par l'expiration du délai fixé pour l'appel, et comme ne contenant rien de contraire à la loi.

Te haava ras rahi, i nia i te parau a te auaia ture,

Ue fustaa i te mau fustaa ras a te mau pou ras maiti na ra n° 251, 256, 261, 262, 263, 268, 270, 271 et 278, o tei nenei ana hia na roro i te fustaa no te 14 no novemra e te 12 no tiemra 1868,

n° 46 e te 50, o tei rira ana e me na mau, o te me na mau hape ana sai nei na mahana i fustaa hia e te ture no te horo ras, e sita ras 'tu hoi e vachaa tui roro to ore e au i te ture.

Audience du 4 novembre 1868.

N° 259.

La haute-cour, sur la demande en homologation adressée par M. le procureur impérial à M. le président, conformément à l'article 4, § 6, de la loi du 28 mars 1866,

Homologue les décisions des conseils de district n° 251, 256, 261, 262, 263, 268, 270, 271, 272, 278, insérées au *Messageur* des 14 novembre et 12 décembre 1868,

n° 46 et 50, lesquelles sont devenues définitives par l'expiration du délai fixé pour l'appel, et comme ne contenant rien de contraire à la loi.

Te haava ras rahi, i nia i te parau a te auaia ture,

Ue fustaa i te mau fustaa ras a te mau pou ras maiti na ra n° 251, 256, 261, 262, 263, 268, 270, 271 et 278, o tei nenei ana hia na roro i te fustaa no te 14 no novemra e te 12 no tiemra 1868,

n° 46 e te 50, o tei rira ana e me na mau, o te me na mau hape ana sai nei na mahana i fustaa hia e te ture no te horo ras, e sita ras 'tu hoi e vachaa tui roro to ore e au i te ture.

259

PARTIE NON OFFICIELLE

Papete, le 13 mars 1869.

La soirée costumée du jeudi de la mi-carême a été digne de son siège du mirid gras, qui semble aujourd'hui n'avoir guère été qu'un heureux essai.

Nous venons de voir combien il y a de bon goût et d'entrain dans les imaginations tahitiennes.

Les illuminations de l'Hôtel du Gouvernement se présentaient sous les formes les plus variées et les plus pittoresques.

Elles resplendissaient au milieu d'une de ces nuits noires et fraîches, d'autant mieux appréciées sous ce dernier rapport que les journées sont encore dans cette saison excessivement chaudes.

A neuf heures, la bande joyeuse se présentait dans les salons, brillamment éclairés.

Le comte de la Rozière, en habit de ville, recevait ses hôtes avec son amabilité ordinaire, et semblait heureux de pouvoir procurer quelques plaisirs aux personnes qui venaient se rendre à ses invitations.

Entré d'abord en chantant un groupe de paysans et paysannes en costume de notre vieille Armorique.

Rien ne manquait à la couleur locale.

Les hommes avaient ce large chapeau traditionnel sous lequel tombait sur les épaules une forêt de cheveux les moins poignés.

Ils portaient la veste aux larges basques, les brailles non moins larges, les guêtres et les gros souliers.

M^{me} Robin, Vincent, Boyd et M^{lle} Sprat. Segars avaient conservé le secret d'être jolies et gracieuses sous cette coiffe qui l'est si peu, sous ce corsage étriqué, cette jupe rouge et courte, aux garnitures noires. Le tablier, si envié des Bretonnes, n'avait pas été oublié.

Deux nègres endimanchés et réussis à s'y méprendre semblaient n'attendre que le premier coup de tam-tam pour se livrer à une de ces bamboula si aimées de la race noire.

M^{me} Brander était en crêpe de la Martinique.

A sa table figure seule pouvait aller cet affreux mouchoir jaune dont les femmes s'attifent dans ce pays.

C'était la vraie crêpe. Imitant même leur goût pour le chiquant, elle était couverte de bijoux ; seulement ils étaient vrais, beaux, étincelants.

Diamants, rubis, perles s'y remarqueaient, ainsi qu'un superbe collier de gros grains de corail, qui s'enroulait autour de son cou pour retomber sur ses belles épaules.

Citons encore M^{lle} Mostia Salmon, belle et gracieuse sous son importance cotte costume, et, surtout M^{lle} Bower, vêtue en Aurora, robe blanche, corsage et dessus en tulle, le tout couvert d'étoiles et de lisérés d'or. Ce léger et gracieux costume allait à ravir à son charme et deux visages.

Nous ne devons pas oublier les beaux costumes que portaient si bien M^{lle} Darcy, Nathan, Du Mesnil, Moricono et tutti quanti.

Avec des femmes aussi gracieuses, aussi intrépidées à la danse, des cavaliers aimables et prévenants, cette soirée ne pouvait rien laisser à désirer comme entrain et gaieté.

A une heure, on soupa, et ce n'est qu'à 4 h. 1/2 que chacun remerciait le comte de la Rozière de sa si agréable réception.

Peu de personnes savent mieux que lui organiser et faire avec plus d'empressement et de simplicité les bonheurs d'une fête.

Mais à cette fête de nuit en succéda une autre, éclairée par un beau soleil.

Un pique-nique offert par les danseurs à leurs jolies partenaires avait été organisé pour le lundi suivant.

Le rendez-vous était à la Pointe Vénus, au pied du phare.

Dès le matin, on voyait défiler sur la route de Papete à Haapepe (Mahina) les amazones, les cavaliers et les nombreux équipages.

Quarante couverts dressés dans une salle de verdure, au bord de la mer, attendaient les convives.

Une brise fraîche, se tannant à travers des murailles formées du feuillage tressé du cocotier, faisait de cette salle à manger un endroit délicieux.

Les indigènes ont une adresse et un goût tout particulier pour improviser en quelques heures de véritables maisons. Portes, fenêtres, plafond, etc., etc., rien n'y manque.

On se mit à table à midi pour faire largement honneur à un bon et très-copieux déjeuner que l'entrain de chacun et les bons vins rendirent un des plus gais auxquels nous ayons assisté.

Le café et les rafraîchissements étaient dressés en plein air au pied du phare.

Le soleil, descendant vers l'horizon, laissait s'allonger et s'étendre, sur cette jolie prairie de la Pointe, l'ombre des massifs des divers arbres dont elle est parsemée.

Il y avait là un gracieux et bien charmant spectacle ; du milieu de ces groupes qui s'étaient formés, des jeux qui n'avaient été organisés, on entendait quel que joyeux éclat de rire qui témoignait de cette gaieté, nous pourrions presque dire de cette insouciance qui fait le fond du caractère des heureux habitants de ce pays.

La nature n'est-elle pas en effet libéralement prévu à tout ? Quel souci peut-il naître alors du lendemain ?

Le vieux philosophe observateur trouve une source de douces émotions, une provision d'agréables souvenirs.

La vue de cette multitude répandue sur ces charmants visages donnait naissance dans son cœur aux vœux les plus sincères pour le bonheur complet et durable de ce beau pays et de sa belle et gracieuse population.

Mais la nuit, qui tombe ici comme une toile qu'on baisse tout à coup, forçait à presser au retour.

Quand les voitures furent attelées, les cavaliers en selle, la colonne partit, tambour en tête, entre une double haie d'indigènes portant des torches.

Rien n'est grandiose et pittoresque comme de passer au milieu de cette luxuriante végétation. L'éclat des flammes y produit les effets les plus saisissants.

Il n'est pas jusqu'aux habitants, sortis de leurs maisons pour voir défiler le cortège, qui viennent, sans s'en douter, jouer leur rôle dans ce grand et original tableau.

L'effet des torches sur ces belles figures, sur ces riches poitrains au ton bistre produisait les plus curieux effets.

Après avoir traversé la montagne, le Commandant remercia et renvoya les indigènes.

On prit alors le grand trot, et chacun rentra chez soi pour se reposer d'une journée si complètement et si agréablement remplie.

Les chemins de fer américains.

On écrit de New York le 15 octobre au *Moniteur* :

Un des éléments essentiels de la prospérité et de la richesse d'un pays consiste dans le nombre et la commodité de ses voies de communication. Sous ce rapport, les Etats-Unis n'ont rien à envier même aux nations qui marchent, en Europe, à la tête de la civilisation et du progrès.

On ira peut-être avec intérêt quelques détails sur les chemins de fer américains, leur prix de construction, leur trafic et leurs produits.

La première compagnie de chemins de fer aux Etats-Unis s'organisa à Baltimore, en 1827, sous la dénomination de Compagnie du

l'Union de l'Est, Baltimore à l'Ohio. Elle se mit à l'œuvre le 4 juillet 1832; après avoir obtenu de la législature de l'Etat ses titres constitutifs, elle inaugura son premier tronçon, qui s'étendait jusqu'aux limites de l'Etat de Maryland. En 1831, elle ralliait près de 400 milles plus loin; en 1833, elle atteignait Point of View, à 600 milles encore. Un grave conflit s'éleva à cette époque entre elle et la compagnie du canal de la Chesapeake à l'Ohio, qui revendiquait le privilège exclusif du transport dans cette partie de l'Union, en se fondant sur l'antériorité des droits qu'elle tenait aussi de la législature locale.

Ce ne fut pas la vapeur qui employa d'abord la compagnie, mais des bœufs et des chevaux. Sur deux routes de son réseau, cependant, l'incinération de la route l'ayant contrainte de recourir à un mode de traction plus efficace, elle construisit deux machines fixes qui, à l'aide d'un mécanisme approprié, faisaient monter et descendre les wagons. Aujourd'hui cette même compagnie possède trois différentes voies : la principale (*main stem*) du Baltimore (Maryland) à Wheeling (Virginie occidentale), l'embouchure de Washington (district de Columbia), et celui de Parkersburg (Virginie occidentale).

Le développement total de ces trois lignes est de 513 milles de parcours. Son matériel roulant se compose de 243 locomotives et de 3,513 wagons.

Ce fut sur la seconde route construite, celle de Mohawk à l'Indiana, que l'organisation remonta à 1830 et la construction à 1831; que la première locomotive parut aux Etats-Unis. Cette machine de facture anglaise pesait 6 tonnes; elle fut bientôt jugée aussi incommode qu'inelle; on lui en substitua une autre sortie des ateliers de Gold Spring dans l'Etat de New York, et dont le poids n'était que de trois tonnes.

La construction des voies ferrées marcha avec une rapidité telle qu'en 1835 les Etats-Unis comptaient 1,098 milles de chemins de fer ou pièces isolées. Les bénéfices réalisés excitèrent l'ardeur des entrepreneurs, de toutes parts les capitaux surgirent pour s'engager dans cette industrie; 1836 vit construire 175 milles de route; 1837 en compta 221, et 1838, 416. La compagnie de Camden et Amboy, reliant Philadelphie à New York, inaugura sa route en 1837; celle de Boston et Albany livra la sienne en 1841; celle d'Albany au lac Erie, en 1832. A la même époque Philadelphie s'enrichit d'une autre ligne, celle de Reading, qui lui amenait les charbons de terre du l'extérieur de la Pennsylvanie.

Malgré cette remarquable activité, les Etats-Unis ne comptaient en 1848 que 6,160 milles d'indicateur de chemin de fer; la découverte de l'or en Californie vint donner une impulsion nouvelle à la construction de routes. Le pays tout entier devait ressentir les effets de ce grand événement : la Californie, en mettant chaque année 50,000,000 de dollars de numéraire dans la circulation, changeait en effet le système économique, industriel et mercantile de l'Union. Une multitude de chemins de fer furent construits, les chemins de fer se développèrent, et c'est par centaines que les compagnies nouvelles s'organisaient chaque année; la concurrence s'établit entre les différents Etats de l'Union; chacun vint avoir son réseau.

En 1849, 7,365 milles sont livrés à la circulation, 1,369 ont été construits dans le courant de l'année.

En 1867, la quantité de milles exploités est de 39,444, 9,227 milles sont construits annuellement. Cet immense réseau est la propriété de 359 compagnies différentes.

Malgré les difficultés d'évaluation du prix exact de revient des chemins de fer américains (un grand nombre de compagnies ne publiant jamais en entier le compte rendu de leurs opérations), on s'accorde généralement à le porter à 41,000 dollars par mille construit. Ce chiffre, par mille, est estimé, pour les Etats du Sud, à 30,000 dollars; pour les Etats du Nord-Est (Nouvelle-Angleterre), à 40,000 dollars; pour les Etats du centre, où il faut franchir les ponts des Alleghenys, à 53,000 dollars; pour les Etats de l'Ouest, à 30,000 dollars. D'après cette évaluation, le prix total des 39,444 milles construits serait de 1 milliard 611 millions; or, ce chiffre ne représente que 73,0/0 en moyenne du capital souscrit dans chaque compagnie.

Il est encore bien plus difficile de dire d'une manière précise quels sont les bénéfices réalisés annuellement par l'ensemble des compagnies américaines, que de déterminer le capital employé dans les constructions. Les statistiques les moins fautes parues en France, dans des termes généraux dont il est aussi impossible de vérifier que de constater l'exactitude, mais qui paraissent souvent empreints d'exagération. A les en croire, les profits des chemins de fer du Massachusetts et des autres Etats du Nord pendant l'année 1867 auraient été d'environ 12,927 dollars par mille en moyenne; ceux de l'Etat de New York, de 15,000 dollars par mille; de la Pennsylvanie, de 12,000 dollars. Dans l'Ouest, les principales lignes auraient gagné, pendant la même période, de 10 à 16,000 dollars par mille. Les chemins de Pittsburgh, Fort Wayne et Chicago auraient fait 15,644 dollars par mille; ceux de Chicago, Burlington et Quincy, 15,218; Cleveland, Painesville et Ashabola, 19,247; le chemin central du Michigan 15,000. Les profits pour les lignes de l'Est, Centre, de l'Ouest et du Pacifique sont, d'après ces mêmes statistiques, de 10,000 dollars par mille, ce qui donnerait pour les 29,146 milles qui constituent le réseau de cette partie de l'Union un bénéfice total de 291,460,000 dollars.

Enfin, les revenus des lignes du Sud, qui comptent 10,000 milles de développement, fixés à 5,000 dollars l'un, s'élèveraient à 50,000,000.

La totalité des profits pour les 39,444 milles de chemins de fer serait donc de 340,000,000 de dollars, et la moyenne par mille effectif de 8,620.

Quant à l'estimation du fer transporté sur les chemins de fer de l'Union, le total en a été évalué à 2,000 tonnes par mille en moyenne. En admettant l'exactitude de cette évaluation, on aurait, pour le total absolu du fer transporté, le chiffre de 78,888,000 tonnes. Mais dans ce chiffre seraient compris 15,000,000 de tonnes d'antracite de provenance pennsylvanienne. Or, par suite du changement forcé d'une ligne sur l'autre pour arriver de la mine au port d'embarquement, ces 15,000,000 tonnes ont été inscrits deux fois dans le total des transports, soit 30,000,000 de tonnes.

Si maintenant on voulait connaître la valeur de ces marchandises ainsi transportées, on pourrait, d'après les statistiques, prendre pour valeur moyenne d'une tonne la somme de 150 dollars, et multiplier cette somme par les 48,888,000 tonnes indiquées, on arriverait au total de 7 milliards 333 millions 300,000 dollars, ce qui équivaudrait à un chiffre 7 fois plus grand que le capital engagé dans la construction des voies ferrées.

Ces résultats, en faisant ressortir la richesse des Etats-Unis, justifient et encouragent l'esprit d'entreprise propre à la race américaine : le développement d'un réseau de communication intérieure est un but que l'Union a poursuivi de tous ses efforts et de toute son activité, et qu'elle a même pas perdu de vue au milieu des plus sérieuses épreuves. Qu'on se rappelle que c'est pendant la guerre civile, et alors que le pays s'agitait de la plus lourde saignée, que le gouvernement fédéral décrivait, aux applaudissements de tous, la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette œuvre, hérissée de difficultés, fut entreprise avec ardeur et conduite avec non moins d'énergie; elle est aujourd'hui en voie d'achèvement et sera probablement avant dix-huit mois livrée à la circulation.

Aux Etats-Unis, les lignes tiennent d'importantes places dans les législatures provinciales sur le territoire desquelles elles se sont établies. La compagnie du Pacifique fait seule exception à cette règle. En raison des obstacles qu'elle avait à surmonter, le gouvernement fédéral a cru devoir se départir en sa faveur de la neutralité dans laquelle il s'efforçait de rester à l'égard des autres entreprises de même nature. Par une loi du 27 juillet 1862, le congrès a décidé que 16,000 dollars seraient comptés à la compagnie concessionnaire pour chaque mille de route ferrée construite en terrain plat, tant à l'est qu'à l'ouest des montagnes Rocheuses et de la Sierra Nevada; que ce chiffre aurait porté à 48,000 dollars pour chaque mille de la portion de la voie ferrée de la descente des montagnes, sans porter 150 milles, et à 33,000 dollars par mille de route intermédiaire entre la plaine et la montagne; le total de la subvention devant être 49,453,120 dollars et portant seulement sur l'espace compris entre le Missouri et le Sacramento.

La distance totale de New York à San Francisco par le tracé de la voie ferrée est de 3,237 milles. De New York à Omaha, point de départ de la ligne du Pacifique proprement dite, on compte, en passant par Chicago, 1,450 milles. D'Omaha à Sacramento il y a 1,657 milles, et de Sacramento à San Francisco 150 milles. Le temps nécessaire pour traverser le continent, quand la route sera finie, avec une vitesse de 20 milles à l'heure, sera de sept jours. Au 31 décembre 1867, la route était terminée d'Omaha au sommet des montagnes Rocheuses, c'est-à-dire sur un parcours de 550 milles; 53 locomotives et 1,063 wagons composaient le matériel roulant employé provisoirement par la compagnie pour l'exploitation de cette partie de la ligne. De son côté, la Californie ne reste point inactive; les travaux exécutés par elle pour aller rejoindre ceux de l'est atteignent à la fois, maritimes; au delà de San Francisco, les travaux s'effectuent au sommet de la Sierra Nevada, à 138 milles de Sacramento; enfin à cette époque on estimait à 969 milles la distance à construire encore pour achever cette grande tâche.

Faits Divers

NOUVEAU TYPE DES LAMPES. — Les lampes sans fumée, dont on a fait usage jusqu'ici se composent soit de lampes à l'huile alimentées par de l'air, soit de lampes électriques. Les premières, recevant le gaz nécessaire à leur combustion au moyen de pompes placées sur le bord et par l'intermédiaire de longs tubes en caoutchouc, exigent que plusieurs hommes travaillent continuellement à la pompe; les autres, qui sont alimentées par le gaz qui se dégage des lampes, exigent que les plongeurs et diminuent la stabilité de l'appareil. Quant aux autres, elles étaient munies de fils communicant avec la surface, et leur prix très-élevé les faisait peu employer.

MM. LENTIS et DELOVEL ont proposé d'allonger le temps avec l'oxygène, sans communication avec l'extérieur. Leur lampe porte avec elle son gaz; elle est facilement transportable au fond de l'eau et coûte moins cher que les autres lampes.

L'appareil se compose d'une lampe modérateur ordinaire, alimentée par de l'oxygène comprimé. Le gaz, renfermé à cet atmosphère dans un réservoir situé au-dessous de la lampe, arrive par un tube à deux couronnes annulaires, l'une extérieure à la mèche, l'autre intérieure, et percées toutes deux d'un grand nombre de petits trous. Un mécanisme permet de faire marcher la mèche de l'extérieur, et l'on peut d'ailleurs, au moyen d'un robinet, modifier à volonté le flux de gaz. La lampe est entourée d'un cylindre de verre épais et brisé, recouvert d'une plaque de laiton, reliée au support inférieur par des tringles métalliques de boudin.

La flamme obtenue est vive et très-brillante; elle se maintient pendant trois quarts d'heure, et il est présumable qu'en augmentant un peu la pression du gaz et les dimensions du réservoir, on pourra prolonger encore sensiblement la durée de la lumière.

Les expériences nombreuses faites par MM. LENTIS et DELOVEL ont lieu dans la Seine, devant la Monnaie. La lampe a brûlé pendant quarante-huit minutes, avec une flamme brillante, et le plongeur a pu constater qu'elle donnait une quantité de lumière supérieure à celle nécessaire aux travaux de sauvetage.

LE FLEUVE ORANGE. — Il y a dans l'Afrique australe un fleuve qui mérite d'être connu, à cause de la population qui vit sur ses bords : c'est l'Orange, qui, dès qu'il a quitté ses montagnes natales du pays des Bassoutos, coule à travers d'immenses plaines toutes couvertes d'herbages plantureux. Si ce n'est pas le pittoresque et la variété qui distinguent les rivages de l'Orange, ils ne sont pas moins intéressants, parce que c'est là que vit une race d'hommes singuliers, descendants de ces familles françaises que la révocation de l'édit de Nantes jeta en Hollande et qui de Hollande émigrèrent au Cap de Bonne-Espérance. Les noms français abondent sur les rives du fleuve, mais, hélas ! les hommes qui portent ces noms, tout en ayant gardé une certaine fertilité française, ont perdu la civilisation de leurs ancêtres. A peine savent-ils où ils sont venus, comment ils sont arrivés en Afrique, et leur fusion avec les Hollandais, les Allemands et les Danos a modifié profondément leur caractère. Ils ont remplacé la langue française par un affreux patois mêlé de hollandais, d'allemand et de danois. Peut-être n'ont-ils jamais connu les sciences et les arts dont la race française n'a pas moins été connue; les arts ont été oubliés et ils ne savent plus que le métier d'boers. Comme les paysans de Hollande, on les appelle des boers. Leurs maisons, qui si dissimulent autant qu'ils peuvent, sont généralement couvertes de paille et de roseaux. Une famille nouvelle n'a qu'une chambre, et ajoute un compartiment nouveau quand la famille augmente d'un membre. Lorsque le soir n'y a pas plus de six fils marqués vont faire souche ailleurs. La maison du boer n'a qu'une porte et qu'un étage; elle n'a pas de plancher, mais elle a

