

Un bâtiment de réception pleine de dignité et à la fois de bienveillance accueillit les visiteurs. Le lendemain et le surlendemain, la Reine, entourée de sa suite, se rendit à bord du navire français qui l'avait amenée. Elle fut reçue à bord, et, accompagnée de sa suite, elle se rendit à bord du navire français qui l'avait amenée. Elle fut reçue à bord, et, accompagnée de sa suite, elle se rendit à bord du navire français qui l'avait amenée.

raa 'tu ite atimara no toa fari raa au maitai mai, o te hanaani maitai et te rahi roa. I le hora toa et le aia i vaiho atu ai te Ari vaihine i te pahi, te mai faabuanahana rai i rave hia i toa-haere raa mai i nia i te pahi ra, na rave faabuan hia i nia i toa-haere raa mai i nia i te foga. E riro e u tuu mai te hoe manao au maitai e te uia tui raa tui te tahi i te tahi, i rotopi i Ari vaihine e te atimara no teie, nei farerei raa.

Éclairage électrique appliqué aux navires.

Les abordages en mer se succèdent sans interruption ; tout dernièrement dans la Méditerranée, le paquebot *Général Abbatucci* se perdit et 40 personnes se noyèrent ; quelques jours plus tard, on apprenait qu'un navire français venait d'être coulé dans l'Atlantique par un bâtiment anglais ; et ensuite que, dans la mer d'Irlande, le *Marquis d'Abercorn* venait d'être coulé en quelques minutes par le choc d'un autre navire qui était lui-même fort endommagé.

La plupart de ces rencontres se produisent par les temps brumeux, et faute d'un éclairage suffisant ; on sait que souvent, au mépris des règlements, les marins éteignent les feux pour économiser leur huile. S'il y a jamais eu une économie mal entendue, c'est assurément celle-là.

A l'occasion de ces derniers sinistres, nous rappelons l'attention sur l'application de la lumière électrique à l'éclairage des navires. Nous reconnaissons volontiers que l'emploi de la lumière électrique est à peu près impossible à bord des bâtiments à voiles ; à cause des frais considérables d'installation d'abord, et ensuite d'entretien, qu'il entraînerait. Il faudrait installer une petite machine à vapeur de deux chevaux pour faire tourner la machine électrique ; il faudrait en outre transporter du charbon et emmener un mécanicien capable de conduire ces divers engins. Ce sont là évidemment des impossibilités.

Mais sur les navires à vapeur, les difficultés que nous venons de signaler disparaissent ; le bâtiment est porteur d'une machine puissante, fluide sensible par le marche du bâtiment. Les mécaniciens feront vite l'apprentissage de la conduite des machines électriques et des lampes spéciales. Enfin le prix de ces engins est insignifiant comparé à la valeur d'un navire.

Quant aux avantages, ils sont énormes ; la lumière électrique est visible à grande distance, malgré la brume la plus épaisse ; le navire qui en est porteur peut être aperçu de très-loin par les vigies des autres bâtiments. Cette lumière est même assez intense pour éclairer la mer dans un rayon fort étendu, de sorte que les vigies du vapeur peuvent découvrir un navire non éclairé dont on approcherait d'une manière dangereuse.

Il est facile de comprendre que les collisions avec les vapeurs sont les plus périlleuses, à cause de la grande vitesse de ces derniers, et de leur masse considérable ; dans l'immense majorité des cas, c'est un vapeur qui coule ou volée ; il est clair que, pour que deux navires ne s'abîment pas, il suffit que l'un des deux soit vu par l'autre.

D'où il résulte que l'éclairage des vapeurs résout presque complètement le problème.

On peut montrer d'ailleurs que l'éclairage des navires présenterait d'autres avantages qui, bien que secondaires, ne sont pas sans importance. Les navires éclairés étant aperçus de plus loin par les vigies des côtes, seront signalés plus tôt aux intérêts ; il va sans dire que les navires de l'Etat et ceux des Compagnies pourront sans difficulté se distinguer les uns des autres par leur couleur, ou par tout autre procédé simple à imaginer.

Quand des navires chemineront en convoi, il leur deviendra facile de retrouver leur colonne principale, dont ils auront été momentanément écartés par le mauvais temps ou par quelque accident.

Il y a là un progrès important et dont la réalisation est aisée. La marine française a déjà fait quelques pas dans cette voie ; le yacht du prince Napoléon, la frégate *Héroïne*, le *Saint-Laurent*, paquebot de la Compagnie Transatlantique, sont pourvus de machines électriques.

Il faut suivre cet exemple ; il faut que les compagnies d'assurance pressent les armateurs, qu'ils s'adressent aux grandes compagnies de navigation ; elles y sont plus intéressées que personne. Le nombre des navires et celui des voyageurs augmentent tous les jours, et le danger des collisions croît en proportion ; il faut aviser aux moyens de les prévenir.

On oppose souvent la dépense que coûterait l'établissement du système électrique, mais quand on pense aux sommes énormes perdues par les collisions qui surviennent faute d'éclairage ou d'un éclairage suffisant, et quand on songe que ces désastres auraient été évités par l'emploi du nouveau système, il est aisé de voir qu'un seul de ces accidents prévenu aurait certainement et largement compensé la dépense de plusieurs éclairages électriques.

Pour la sauvegarde des intérêts commerciaux aussi bien qu'au point de vue plus élevé de la sécurité des marins, il nous semble donc que la solution doit être plus longtemps différée. C'est une question de progrès et une question d'humanité.

(Moniteur de la Flotte).

FAITS DIVERS.

Le *Carmes* donne l'analyse d'une conférence de M. Lambert, à la Société des ingénieurs civils, à Paris :

L'orateur, après avoir parlé de quelques-unes des difficultés matérielles qui se posent à l'avenir jusqu'à ce jour, et de la profonde ignorance des notions scientifiques les plus simples qu'il a rencontrées même dans les classes élevées, développe les motifs qui font croire à l'existence d'une mer libre au pôle. Il montre comment, au 21 juin par exemple, le soleil éclairait le pôle pendant toute la journée, tandis que l'équateur n'est éclairé que pendant deux heures ; la quantité de chaleur totale reçue au pôle est plus grande que la quantité reçue à l'équateur d'autant plus que les pertes de la nuit doivent compenser les gains du jour.

L'énorme quantité de chaleur versée au pôle pendant six mois de jour continu est absorbée en grande partie par la fusion et la rupture des glaces. Il y a deux sortes de glaces. Les glaces de terre se forment sur les pentes des montagnes, et de même manière que les glaciers des Alpes ; par suite de la marche naturelle des glaces, marche due à des causes multiples, des masses énormes de glace se détachent et se mettent à flotter dans la mer. On a rencontré de ces montagnes de glaces flottantes, les *ice bergs*, qui avaient une saillie de 150 à 200 mètres au-dessus du niveau de l'eau, et qui devaient avoir une base de 600 à 800 mètres au-dessous.

Une pareille masse est aussi dangereuse pour un navire qu'une ligne de rochers.

Ces glaces flottantes se rencontrent en très-grandes quantités aux alentours du pôle sud, et c'est ce qui fait croire à l'existence d'un massif de terre compact et montagneux du côté de ce pôle.

La glace de mer se forme tout autrement. Le neige, tombant en flocons pressés, recouvre la surface, et, avant qu'elle ait eu le temps de fondre ou de se dissoudre, elle forme comme une sorte de bouillie épaisse ; puis le tout se prend en masse sous une petite épaisseur. Si la neige continue à tomber, les couches se succèdent, la mer se prend sur de vastes étendues, et lors de la débâcle, ces glaces s'en vont formant de larges banquises ou ice-bergs.

Cette glace est d'un blanc laiteux, et ne contient jamais aucune débris terrestre ou végétal. Or, dans toutes les passes du Nord, on trouve de vastes champs de glace : donc il doit y avoir de vastes mers dans l'Arctique, après le détroit de Behring, jusqu'à la mer de la 73° nord ; on ne voit pas de champs de glace. C'est une des nombreuses raisons qui font préférer la voie de Behring à M. Lambert, et qui le portent à croire à l'existence de la mer libre autour du pôle.

Le Jardin d'acclimatation du bois de Boulogne vient de recevoir de M. Faragut, capitaine au long cours, un chimpanzé au Jardin des bois du Galion.

Ce grand singe, de l'espèce duquel certains naturalistes aventureux croient qu'il faut faire descendre quelques-unes des races humaines, est, on le sait, d'une intelligence surprenante. Le spectateur qui se trouve au Jardin d'acclimatation en est un nouvel exemple. On se ferait difficilement une idée de l'affection qu'il témoigne à ses gardiens et de la tristesse qui s'empare de lui lorsqu'il se laisse isoler.

La capture de ce chimpanzé n'a pu être opérée par le capitaine Faragut qu'au prix de sérieux dangers, car il a fallu, pour s'emparer du jeune singe, tuer la mère et braver la fureur d'une troupe de redoutables hommes des bois.

Un pomologiste belge, M. Brunswick, affirme le fait suivant : Il est bien rare de voir un beau pomier droit. Ces arbres se tordent et, lorsqu'ils deviennent vieux, se courbent, serpentent au lieu de se dresser. Il arrive qu'une végétation luxuriante développe l'arbre dans des proportions déséquilibrées. Tout pousse en bois et le fruit ne donne pas. MM. Siez et de Gonde ont trouvé le moyen d'arrêter cette recrudescence des pousses vigoureuses et de faire fructifier quand même le pomier en plantant un coin de bois dans une des plus grosses racines. Ils l'enfoncent même si profondément, qu'il est impossible de l'arracher avec la main. La sève s'écoule par là et l'arbre donne des fruits.

Dans une statistique récemment publiée, on trouve sur Paris quelques détails curieux.

La longueur totale des trottoirs de la capitale est de 663 kilomètres, autrement dit 165 lieues.

Ce chiffre représente à peu près la distance qui sépare Paris d'Alger on de Montpellier, et une plus grande que celle qui le sépare de Bordeaux, de Brest, de Genève ou de Strasbourg.

On compte à Paris 32,330 béc-de-gaz et 153 lampes à huile servant à éclairer la voie publique.

L'art de la médecine a décidément un attrait particulier pour les dames américaines. Dans une seule semaine du mois de mars, quinze jeunes personnes ont passé de brillants examens devant le collège médical de la Pennsylvanie, et ont reçu le diplôme de médecin.

A Londres, un balayer ordinairement stationné dans Fleet street, en face de la boutique de l'alderman Waltham, marchand de drap, avait soin de tenir toujours dans un état de parfaite propreté le trottoir et la passerelle qui faisaient face à la maison de l'alderman.

Pour le remercer de ses soins, miss Waltham donnait quotidiennement à manger au balayer et lui produisait d'autres aumônes qui servaient à son entretien.

Ce pauvre homme vient de mourir, laissant à sa bienfaitrice la modeste somme de 175,000 francs.

On annonce que l'on vient d'inventer un instrument pour indiquer, sous toutes les latitudes, à l'abri de l'influence des causes locales, la vraie ligne du méridien magnétique, de manière à prévenir les erreurs dans les vastes opérations de la navigation, qui sont quelquefois si embarrassantes et si dangereuses pour les navigateurs. L'instrument a été soigneusement examiné ; on a fait sur lui un rapport favorable, et l'inventeur est allé en Angleterre pour soumettre son invention aux autorités compétentes et prendre en même temps un brevet.

Un homme, à Boston, a parcouru en vélocipède, avec des roues à raiboue, une corde tendue à 90 pieds de hauteur.

LA PLUIE.

Si l'on avait pu de l'espace humain qu'elle vit entre deux eaux, comme les poissons, on aurait de bonnes raisons de ne pas se craindre la pluie. Et cependant nous avons de l'eau sous nos pieds, de l'eau autour de nous et des fleuves atmosphériques au-dessus de nos têtes.

L'eau nous baigne le corps entièrement; elle entre par la bouche, par le nez; les caractères sont suspendus au-dessus de nous. Nous vivons en pleine eau.

Je ne fais là aucun découverte; ce qui existe aujourd'hui existait hier et a toujours été. Le tout est de bien s'entendre.

Les poissons se meuvent au milieu d'eau liquide; nous vivons au milieu d'eau vaporisée; voilà toute la différence. Et il ne faut pas croire qu'elle soit purement accidentelle. Otez autour de nous cette eau vaporisée, et bien que nous ayons encore de l'air, nos organes n'en ressentiront vite et brùlent par ne plus fonctionner. Nous avons absolument besoin, pour vivre, d'être plongés au milieu d'un océan d'eau vaporisée.

Mais s'il nous faut de l'eau dans l'air que nous respirons, il y aurait d'un autre côté inconvénient à ce qu'il y en eût trop.

L'excès en tout est un défaut. On peut même avancer que l'état sanitaire d'une région dépend pour beaucoup de la quantité d'air atmosphérique qu'elle contient. De la grande sécheresse, et la maladie vient pour l'animal et pour la plante; de la grande humidité, et la maladie vient encore.

Or, la mer d'eau vaporisée dans laquelle nous nous promenons n'est qu'un véritable trait d'union qui joint les océans de la surface terrestre avec ces grands courants d'eau et de vapeur qui sillonnent les hauteurs de l'atmosphère. Nous sommes pris entre ces deux réservoirs d'eau.

De l'eau pour plancher, de l'eau pour plafond.

Le plancher est fixe, mais le plafond peut descendre comme un décor d'opéra, et faire tomber sur nos têtes des torrents de pluie. L'air de nos océans aériens manquant, pourrait dire, de point d'appui, se défoncer et l'eau tombe.

On comprend sans peine que l'eau vaporisée autour de nous sera en quantité d'autant plus grande que le sol sur lequel nous marchons sera plus voisin des mers, des sources souterraines, ou que l'air sera plus humide.

Il arrivera que lorsqu'une trop grande quantité d'eau vaporisée se sera accumulée près du sol, l'air ne pourra plus la contenir, la vapeur se rapprochera, se condensera et formera des gouttes d'eau. La pluie tombera.

La quantité d'eau que peut conserver l'air à l'état de vapeur est d'autant plus grande que la pression barométrique est plus élevée et la température plus haute. Aussi le mécanisme de la formation de la pluie est bien simple.

Si les nuages qui nous dominent sont chargés d'humidité et si le baromètre descend, la pression baissant, l'air ne peut plus conserver, à l'état de vapeur, l'eau qu'il charrie; il faut qu'il laisse échapper l'excès: la pluie survient.

Maintenant, qui fait baisser la pression pour amener la résolution des nuages en pluie? les courants d'air ascendants.

Les vents du sud, sud-ouest, etc., marchent du sud au nord; ils s'élèvent poussant l'air en avant et le soulevant. Les couches inférieures, déchargées du poids des couches supérieures, se dilatent, et la pression fléchit. Aussi, chaque fois que des vents humides envahissent les hautes régions, voit-on apparaître d'abord de petits nuages très-élevés appelés cirrus. C'est l'anté-garde de la pluie.

La vapeur d'eau du courant humide se condense au contact de l'air très-froid dans les hautes régions et cristallise. Ces petits nuages, sont un amas de cristaux de glace, véritables étalettes qui nous révèlent le passage des vents chargés d'eau.

Si le courant s'établit dans les hautes régions, l'air inférieur se dilate; de transparent, il devient brumeux; le baromètre baisse; la vapeur d'eau liquide commence par se former en gros amas qui constituent ces nuages indécis et gris terme dont l'espace s'emplit; puis la mesure est comble, l'air ne peut plus maintenir l'eau prisonnière, les premières gouttes tombent. Le temps est pris pour la journée, et partout où le courant supérieur passe et s'étale, partout tombe la pluie. Il se forme une large zone pluvieuse à bandes inégales, suivant la topographie et la nature du sol. La pluie semble, en effet, affectionner de préférence certaines régions plutôt que d'autres dont elles ne sont cependant distantes que de quelques kilomètres et souvent moins.

Que les vents pluvieux traversent le nord de l'Europe et le mauvais temps sera limité au nord; qu'ils passent vers le centre de la France, et la pluie tombera dans les régions centrales: alors il fera beau temps à Paris, au Havre, etc. C'est ainsi que sous le même parallèle, il peut à la fois faire très-beau et pleuvoir à torrents.

« Le vent régnant fait le beau ou le mauvais temps. » Lorsqu'il vient du nord, il s'est desséché en passant sur l'Europe; il va d'ailleurs de régions froides vers des régions chaudes; son pouvoir dissolvant de la vapeur d'eau augmente sans cesse: le beau temps règne sur tout son parcours.

S'il souffle du sud, sud-ouest, il vient de la mer; il est chargé d'humidité; il s'élève de régions chaudes vers des régions froides; son pouvoir dissolvant de la vapeur d'eau diminue sans cesse: il amène le mauvais temps.

Lorsque l'on suit en curieux le phénomène de la formation de la pluie, on est tout étonné de la finesse extrême des premières gouttelettes. Ce ne sont pas des gouttes, c'est comme une poussière d'une finesse extrême qui voltige dans l'air sans arriver jusqu'au sol. Cette poussière d'eau se peine insaisissable épaissit peu à peu; les molécules liquides s'entrechoquent, se réunissent, acquièrent du volume et du poids et les globules tombent sur le sol.

On a trouvé que le diamètre des premières molécules liquides formées est tellement faible qu'il en faudrait environ trente pour faire un millimètre d'épaisseur; lorsqu'elles arrivent au sol, le diamètre atteint un demi-centimètre et plus.

De ce qu'il ne tombe pas d'eau sur le sol et que vous ne soyez pas obligé d'ouvrir votre parapluie, il ne faut pas en conclure absolument qu'il ne pleut pas. Il peut très-bien arriver qu'il pleuve au-dessus de vous. L'eau ruisselle des hautes régions; puis, en arrivant à quelques centaines de mètres près du sol, elle trouve de l'air chaud, une pression plus grande: elle se vaporise, se transforme et disparaît à vos yeux.

Ce phénomène est du même ordre que celui que l'on peut observer souvent en temps calme pendant les beaux jours de l'été.

Un joli nuage néré dessine ses formes arrondies au milieu du ciel bleu. Examinez-le avec attention à l'aide d'une jumelle de spectacle. Le nuage semble être dans un perpétuel travail de transformation; il paraît se dissoudre, se reformer. On dirait qu'il y a lutte et que le nuage résiste à une force qui tend à l'entraîner et à l'emporter.

Souvent même, il se subdivise; les fragments s'éparpillent, s'éfrangent, fondent, puis disparaissent dans le bleu de l'espace.

Il s'en est effrit produit une lutte entre la condensation et la vaporisation de l'eau atmosphérique. Le nuage laisse échapper des gouttes de pluie; celles-ci tombent jusqu'à ce qu'elles atteignent dans une couche assez chaude pour la vaporiser de nouveau; elles remontent, puis retombent et ainsi jusqu'à ce que tout le nuage ait été vaporisé.

En mer, on est presque toujours sûr de rencontrer quelques amas de nuages au-dessus des îlots exposés à l'ardeur des rayons solaires. L'îlot échauffé constitue un foyer d'appel. L'air s'élève emportant la vapeur, et celle-ci se condense lorsqu'elle est parvenue à une hauteur assez grande pour que la basse température la liquéfie. Chaque îlot n'est, dans ce cas, que le sommet visible d'une colonne ascendante de vapeur se dressant dans l'air. Les nuages descendent ou s'élevaient suivant l'heure de la journée et la chaleur du jour.

Les petits nuages que l'on voit courir le long des flancs des montagnes ont la même origine. La vapeur se condense dans le voisinage des roches refroidies par la basse température de l'espace; au fur et à mesure que le soleil échauffe l'air, les nuages fondent pour réapparaître encore le soir, quand le froid se fait sentir de nouveau.

La hauteur à laquelle se forment ou se soutiennent les nuages dépend de la saison, de la latitude, de la topographie, de la région où l'on se trouve et de la direction des vents.

Les nuages pourchassés par la tempête raient les sommets des édifices; d'autres se maintiennent à quelques centaines de mètres; d'autres encore ne descendent pas au-delà des plus hautes cimes des montagnes. Dans la région des Alpes, on trouve des nuages à plus de 6,000 mètres de hauteur. M. Liais en a observé un dont l'altitude calculée astronomiquement était de près de 12,000 mètres, plus élevé d'une lieue que la plus grande montagne du globe.

En Europe, l'élévation moyenne de la zone où se condensent les vapeurs semble osciller entre 2,000 et 3,000 mètres.

Quant à l'épaisseur des nuages, elle varie sans cesse; on a observé des nuages dont les dimensions verticales atteignent 5,000 mètres; très-souvent, on en trouve d'une épaisseur de 500 mètres. La couche nuageuse qui entoure habituellement le pic de Ténefrière a presque constamment 300 mètres. A côté de ces dimensions considérables, il va sans dire qu'il se trouve des nues n'ayant que quelques dizaines de mètres et même moins.

Il est impossible à un observateur de se tromper sur l'arrivée de la pluie, à l'inspection des nuages. On voit le travail de préparation se faire peu à peu. La vapeur descend des hautes régions vers la terre; les nues grossissent, s'opacifient; le ciel disparaît derrière un rideau sombre de nuages entrecroisés. L'aspect de l'espace est assez caractéristique pour qu'aucun marin ou cultivateur intelligent puisse jamais s'y méprendre.

Quand le brouillard tombe le matin, disent les paysans, signe de beau temps; quand il remonte, signe de pluie.

En effet, si la vapeur tombe, c'est l'air qui s'épure, c'est qu'aucune ascension de l'air ne transporte dans des régions plus froides la vapeur atmosphérique: la journée sera belle. Si, au contraire, la brume remonte, c'est qu'en haut il y a aspiration; la vapeur s'y rend, et, obligée de se bécotter, condense, elle retombera sous forme de pluie: mauvais temps.

En somme, il est facile de voir, d'après ce qui précède, que le phénomène de la pluie réside tout entier dans le jeu alternatif de la condensation et de la vaporisation de l'eau atmosphérique sous la double influence des variations de pression et de changement de température.

Les changements de pression et de température sont d'ailleurs absolument liés aux variations du vent. En sorte qu'en définitive,

lorsque l'on se propose d'établir les probabilités de beau ou de mauvais temps, le problème se réduit avant tout à prévoir les modifications qu'éprouveront le régime dans le régime des grands mouvements atmosphériques.

Il ne s'agit pas de savoir qu'un courant va bientôt se substituer à un autre, pour assigner une probabilité de valeur sur les changements de temps; il ne s'agit pas de savoir que les vents du sud vont succéder aux vents du nord; il faut plus, il faut savoir quel vent le courant suivra, quel sera en un mot son itinéraire.

En effet, l'approche des vents pluvieux est-elle, par exemple, alignée d'assez longue date, c'est déjà beaucoup, il est vrai, puisque le marin et l'agriculteur peuvent se mettre sur leurs gardes; mais après, on passera le courant? Abordera-t-il l'Europe par l'Irlande et l'Angleterre, et dans ce cas, toute la région sud de la France ne ressentira pas ses atteintes; ou, au contraire, abordera-t-il le continent par le golfe de Gascogne, et alors la France sera inondée par la pluie, et l'Angleterre et l'Irlande resteront en dehors du mouvement pluvieux. La question de l'itinéraire suivi par le mauvais temps complique la question de la prévision des tempêtes.

Il convient de distinguer: 1° Quelles peuvent être les époques critiques où les courants humides envahissent nos latitudes; 2° par quelles régions les courants envahiront l'Europe.

Notes ne voulons pas, dans cette esquisse rapide sur le mécanisme de la formation de la pluie, compléter sur le problème capital de la prévision du temps. Mais il nous sera du moins permis de dire, avant de terminer, que tout nous autorise à espérer que le premier point est bien près d'être élucidé.

On peut neuf fois sur douze environ fixer avec une remarquable exactitude les périodes critiques de changement de temps. Sept années d'observations suivies mettent nettement en relief ces points de perturbation atmosphérique tous liés aux mouvements du soleil et de la lune dans l'espace.

(Journal officiel)

HENRI DE PARVILLE.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

FAILLITE ALFRED-WALEY HORT.

Prendre convocation pour la vérification des créances.

L'exploit du tribunal de commerce des Etats du Protectorat, soussigné, a l'honneur de faire connaître à M. les créanciers de la faillite Alfred-Waley Hort, agissant à Papeete, qu'à la demande des syndics définitifs a été faite, approuvée de tous les créanciers, présentée à la session du douzième, de remettre la vérification des créances au deuxième prochain, modifiée sur ce que l'investiture des livres et papiers ne pourra être terminée que vers celle de la fin de l'année.

Pendant la durée du laps de temps déliné, les créanciers qui n'auraient pas réglé leurs dettes, devront se présenter en personne ou par fondés de pouvoirs, au greffe du tribunal, et les accompagnés d'un bordereau indiquant des sommes par eux réclamées, si elles n'ont pas été réglées de suite aux mains de M. Adm. Kubycki et Alexandre Manson, syndics; il leur sera donné récépissés dans ce délai.

(Voir pour plus amples renseignements l'article inséré, le 31 juillet dernier, dans le Messager de Tahiti, pour le même motif.)

Papeete, le 3 août 1869.

VICTOR DEPOIND.

VENTE AUX ENCHÈRES.

M. P. Bonenfant, commissaire-priseur, a été commis par jugement rendu par le tribunal de 1^{re} instance de Papeete en date du 12 septembre courant, procédant à la vente des marchandises provenant de la succession de feu A. Gibson, le 10 septembre, à midi, dans les magasins situés Quai Napoléon.

M. Redet désire informer ses amis et le public en général que, dans ce moment, il vend au détail d'indianes et de mousselines à raison de 1 fr. le mètre; attention: aussi toutes sortes de nouveautés de choix à des prix très-réduits, ainsi de faire place à de nouvelles marchandises.

N^o Redet prie le public de venir examiner le bel assortiment de modes qu'elle a en magasin, au coin de la rue de la Petite-Pologne et du quai Napoléon.

M. Redet wishes to inform his friends and the public that she is selling off her splendid stock of prints and muslins at twenty cent per metre. Also all sorts of fancy goods at reduced prices, to make room for new goods. Mrs. R. begs you will call and examine her stock of fancy and staple, on the corner of Petite-Pologne street and Quai Napoléon.

230-Sept-13.

FOR SALE BY THE UNDERSIGNED

Tennant's bottled ale, quarts and pints.
Gosnell's Key Brand
Leaf Sugar, Sardines
White Crystal Sugar
Masillo Coffee
Hussey and Palmer's Biscuits
Safety Matches, assorted sizes
Sydney Soap, Crockery
Taylor Brothers' Cocoa
New designs in
7/8 Navy Blue Prints
9/8 Fancy Prints
9/8 Printed Muslins
Densins, White Calicoes

223-Sept-13

EN VENTE chez le soussigné COGNAC FRANÇAIS, bonne qualité, en barils, en demi-cannes et en bouteilles.

210-Sept-13

S. DROUET, rue de Broct.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE.

De vendredi 10 au jeudi 16 septembre 1869 inclus.

NAVIRE DE GUERRE ARRIVÉ.

16 sept. Transport à voiles Chervet, commandé par M. Gardavien-Freyet, lieutenant de vaisseau, venant du Coller en 26 jours; 30 passag., MM. Royer, Holzet et leurs familles.

NAVIRE DE COMMERCE ARRIVÉ.

11 sept. Goûl. Prot. Etica, de 113 ton., cap. Ellicott, ven. de Bornabo en 10 jours; 3 passag., M. et M^{me} Chapman, John Holland.
12 sept. Goûl. de Baruta Hammanouri, de 15 ton., pal. Teispap, ven. de Bornabo en 6 jours; 17 passag., indigènes.

NAVIRE DE GUERRE SORTI.

16 sept. Transport à voiles Dorade, commandé par M. de Senabac, lieutenant de vaisseau, alla à Tunaou.

NAVIRE DE COMMERCE SORTI.

11 sept. Côté du Prot. Otriv, de 42 ton., cap. Martin, alla à Mangrovev.
14 sept. Côté de Raitia Sprey, de 27 ton., cap. Gotti, alla aux îles sous le vent; 15 passag., indigènes.
12 sept. Trois-mâts-bûche anglais Maracas, de 210 ton., esp. Niassé, alla à San Francisco; 2 passagers.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

31 août. Frégate à hélice Douchagie, commandée provisoirement par M. Franquet, capitaine de frégate.
28 août. Frigate à hélice Astrée, portant le pavillon du contre-amiral Coller, commandée par M. Peyron, capitaine de vaisseau.
1 sept. Aviso à hélice Lanthé-Piquet, commandée par M. Marcq Saint-Hilaire, lieutenant de vaisseau.
16 sept. Transport à voiles Chervet, commandé par M. Gardavien-Freyet, lieutenant de vaisseau.

CÔTE LOCALE.

9 sept. Côté local Rissé de 41 ton., pal. Laguen.
DE COMMERCE.
28 août. Brig-goûl. anglais Catherine Angon, de 36 ton., cap. Emerson.
2 sept. Goûl. de Baruta l'heure, de 24 ton., cap. Fohelia.
2 sept. Goûl. du Prot. Raitia, de 45 ton., cap. Hunter.
7 sept. Goûl. du Prot. Baran, de 28 ton., cap. Falvener.
11 sept. Goûl. du Prot. Etica, de 113 ton., cap. Ellicott.
14 sept. Goûl. de Baruta Hammanouri, de 15 ton., pal. Teispap.

VENTE OU LOCATION DE TERRES.—HOO RAA ET TE TARAMU RAA FENEA

L'indigène Hoota a Teoroo, demeurant à Hapihi, le Moore, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Aro a Ponehese, demeurant à Ponehese, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Hoomauri a Tiahu, demeurant à Pare, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Teatamaura a Aviri a Tevira, demeurant à Mahina, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Mothiahu a Aviri a Tevira, demeurant à Mahina, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Tehu, demeurant dans le district de Mahina, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Pihiri Mothiahu a Tevira, demeurant à Mahina, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Patiri a Ahurahi, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Tehu a Ponehese, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Tehu a Ponehese, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.

L'indigène Tehu a Ponehese, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à titre de location 30 M. Robert Stein la moitié des terres Oritelli et Tiafudra, situées dans le district de Hapihi.