

LE MESSAGEUR DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie.

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS A 3 HEURES DU SOIR.



MARSHET 18. — N° 41.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana mea 9 noapa 1869.

PRIX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance).
 Un an..... 10 fr.
 Six mois..... 5 fr.
 Trois mois..... 3 fr.
 Un numéro: 30 centimes.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser
 IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

PRIX DES ANNONCES (en comptant):
 Les 36 premières lignes..... 30 c. la ligne.
 Au-dessus de 36 lignes..... 25 c. la ligne.
 Les annonces secondaires se payent à moitié des prix des premières annonces.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Nominations, mutations, etc. — Départ du courrier. — Mouvements de fonds de la Caisse agricole pendant le mois de septembre 1869. — Mouvement commercial pendant le 1^{er} semestre 1869. — Avis administratif.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Nouvelles locales. — Nouvelles et faits divers. — Nouveau prospectus marins. — Les successions locales. — Mouvements du port. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE

Par ordre du Commandant Commissaire Impérial en date du 6 octobre 1869 :

L'Indigène Taiteira a Teritunahuri est nommé caporal mutui du district de Pare, en remplacement de Toofa a Poia, démissionnaire ;

L'Indigène Teura a Puaerei est nommé mutui du district de Pare, en remplacement de Taiteira a Teritunahuri, appelé à un autre emploi ;

L'Indigène Otue a Papanui est nommé mutui du district de Pare, en remplacement de Tararo a Mahiti, appelé pour inculpation ;

L'Indigène Teemo a Tearu est nommé mutui à cheval du district de Papeeno, en remplacement de Ruarei a Tehaamatur, qui est réformé pour cause de maladie.

Mai te au i te faase faa a te Tomana te Avaha o te Emepera no te 6 noapa 1869 ;

Ua faatorua hia Taiteira a Teritunahuri et taporari mutui no te mataciana ra no Pare, ei moava ia Toofa a Poia, tei faarua mai i toana toana ;

Ua faatorua hia Teura a Puaerei ei mutui no te mataciana ra no Pare, ei mono ia Taiteira a Teritunahuri, tei faatorua hia i te hoo ohupa ;

Ua faatorua hia Otue a Papanui ei mutui no te mataciana ra no Pare, ei mono ia Tararo a Mahiti, tei faase hia i te toroa no te haapao ore ;

Ua faatorua hia Teemo a Tearu ei mutui puaharofomus no te mataciana ra no Papeeno, ei moava ia Ruarei a Tehaamatur, tei faase ra no te mea e, ua pohe i te mai.

Par ordre du Commandant Commissaire Impérial en date du 8 octobre 1869, Tanarii a Taiepa, chef du district de Haapiti (Moorea), est appelé à remplir les fonctions d'interprète près la haute-cour tahitienne, en remplacement de M. Ormond, auquel un congé a été accordé.

MAJORITÉ

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

Correction des cartes françaises N° 1035, 1070.

Cote ouest de l'Amérique septentrionale — Atterrage de San Francisco.

L'écuil porté sur la carte n° 1979, sous le nom de Bearley, dans le S.O. 1/2 O. des Farallones, et signalé comme d'existence douteuse, n'est révisé, en septembre 1868, par le *Jenny Berceau*, dont les indications, incertaines du reste, le placeraient 20 milles plus Nord.

Paris, le 10 mai 1869.
 Le Vice-Amiral Directeur général
 du dépôt des cartes et plans de la marine,
 E. PARS.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR

Poste aux Lettres.

Le brig-golette américain *Nautilus* partira pour San Francisco vendredi prochain 15 octobre, important le courrier pour l'Europe et les deux Amériques.

Le bureau pour la délivrance des timbres-poste sera fermé la veille du départ à 5 heures ; le sac de la correspondance sera livré à 8 heures.

Caisse agricole.

MOUVEMENTS DE FONDS PENDANT LE MOIS DE SEPTEMBRE 1869.

Recettes.

Solde en caisse au 1 ^{er} septembre 1869.....	13,197	78	
Primes sur traites.....	590	32	
Remboursement de fonds prêtés.....	250	00	11,172
de d'intérêts.....	34	38	
Ventes de terres.....	100	00	

Dépenses.

Dépenses de la caisse.....	493	95	
Archives de colons.....	1,458	80	10,051
Dépenses relatives au coton.....	3,148	30	

Solde en caisse au 1^{er} octobre 1869..... 4,121 43

Certifié conforme aux écritures :
 Le Secrétaire-Intendant,
 R. DU-MESNIL.

Service des Contributions.

Mouvement commercial pendant le premier semestre 1869.

IMPORTATIONS.	
Déclarées et marchandises soumises aux droits d'entrée.....	1,233,102 ⁹⁷ 07
Déclarées et produits non soumis aux droits.....	413,768 00
Total des importations.....	1,646,870 ⁹⁷ 07

EXPORTATIONS.

Produits divers de Tahiti et archipels voisins, et denrées exportées (*).....	9,090,857 ¹⁰ 00
---	----------------------------

(*) Y compris 4,139,000 fr. cotons et graines.

Mouvement de la navigation.

NATIONALITÉS.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Nombre des Bâtiments.	Tonnage.	Nombre des Bâtiments.	Tonnage.
Français.....	8	1,481	2	1,500
Anglais.....	10	2,431	15	2,907
Américains.....	42	9,078	8	1,148
Hawaïens.....	1	199	1	199
Quintanillans.....	1	198	1	198
Protecteurs ou passagers.....	72	2,847	72	2,856
TOTAL.....	134	9,834	99	9,611

DROITS PERÇUS À L'ENTRÉE.

Droit fixe sur les spiritueux.....	5,605 ⁸³
Liquidation provisoire.....	879 57
Droits proportionnels, à 9 ⁹⁹ p. 100.....	71,513 18
Total des droits payés à l'entrée.....	78,998 ⁰⁰

Papeete, le 30 septembre 1869.

Le Chef du service des contributions,

BUCHIN.

Le Directeur de l'Intérieur,
 FOURNIER L'ETANG.

Service de l'Enregistrement et du Domaine.

Le public est prévenu qu'il sera procédé, le jeudi 14 octobre courant, à 4 h. de l'après-midi, dans la cour du magasin des approvisionnements, à l'adjudication publique, au plus offrant et dernier enchérisseur, au comptant et sans frais, de divers objets inutiles ou impropres au service, tels que lias en fer, glaces, vieux fer, vieux étain, vieux cuivre, balais, balance, buffet, papiers, chaises, enrouleurs, embrasses en cuivre, casiot, toile à voile, 9 charreux, etc., dont la vente a été autorisée, suivant décision prise en conseil d'administration le 20 septembre 1869.

PARTIE NON OFFICIELLE

Papeete, le 9 octobre 1869

Mardi dernier, l'amiral Cloué et le Commandant Commissaire Impérial, accompagnés des chefs de service, des commandants des bâtiments de guerre sur rade, et d'un grand nombre d'officiers de terre et de mer, se sont rendus à Papeeno.

« Sa Majesté la Reine, ayant accepté l'invitation de M. de Jouslard, y est arrivée en même temps.

Le Commandant devrait présider lui-même la fête accordée aux habitants du district pour les travaux considérables exécutés par eux sur la route de ceinture, et prouver ainsi à la population indigène l'importance qu'il attache au prompt achèvement de leur route.

Il so rendit en voiture avec l'amiral jusqu'au pied du rocher

I te mshana pui i mairi aenei i reva te aitarua ra o Cloué raus o te Tomana te Avaha o te Emepera i Papeeno, ua pee hia raus e te feia toroa rarahi, te tomana o te mau manua ; roro i te ava nei, e te mau rahirua 'toa hoi, to uia nei e to paahi.

E no te mea e, ua fantia mai Tona Hanabana te ARI vabine i te vai raa a Miti de Jouslard, o tahi à to rana tae raa 'tu i reira.

Ua hinaroo te Tomana e nanao e peretihen i te anu raa ma faarearea raa, toi tou hia, 'tu nei te taua mataciana ra, no te masu ohupa rarahi i rave hia e ratou i hia ; te pururu rahi taati, sa na reira 'tu ai te faaitie i to Tahiti i te faufaa rahi e noa mai na roro i te oti oti raa o taua pururu ra, i toa hia raa.....

Ua hia rana o te aitaruarai i te percoo e tae noa 'tu i te tumu o te mato i Tahiti ra, e te reira hoi te puaharofomus i te tiai raa mai ; no te mea ra e, aihi ra te feia rave ohipa no Haapepe, aihi

« Vers le commencement du mois de mars, un navire suédois faisait route pour Saint-Thomé. Le matin, au point du jour, le maître s'aperçut que sous le vent une quantité considérable de papillons noirs qui suivaient les undulations de la mer, se rapprochaient de lui et formaient une masse compacte, plus ou moins épaisse, qui se déplaçait à mesure qu'il avançait, et se dirigeait vers le navire. »

« Ces insectes se maintinrent à une distance de 1,300 mètres environ du navire. On ne fut point de laisser arriver vers eux, et l'on quitta le radeau pour se rapprocher de cet archipel flottant. »

« A 999 mètres, ces îlots parurent s'animer et se dérober à la poursuite du navire qui enclait vers eux. On fut bientôt le spectre de ces spectacles étonnant : sur une surface de 2,000 mètres environ, des myriades de tortues nageaient à fleur d'eau. Ces animaux mesuraient 1 mètre et plus de diamètre. Sur le carapace du plus grand nombre de ces tortues était perché un oiseau que l'on rencontre fréquemment dans ces parages : l'épervier-marin. »

« Cet oiseau a des ailes d'une longueur bien développée; il quitte souvent la terre et entend de longs voyages. Quand il se sent fatigué, il vient se percher sur les îlots, les rochers ou même sur les objets flottants qu'il rencontre. Une troupe de ces oiseaux, ayant vu des tortues nageant à fleur d'eau, s'éleva pour sur leur dos, étendant les ailes et se laissant aller au gré de la brise. »

« Toutes ces tortues portant des épingliers marins auvent pris, aux yeux de l'équipage suédois, l'aspect d'un archipel flottant. »

« Quand on fut à quelques mètres de distance, on vit disparaître instantanément sous l'eau les tortues effrayées; et les éperviers, s'élevant dans les airs, décrivaient avec leurs longues ailes d'immenses spirales, virent tourbillonner autour du navire. »

Nouveau propulseur marin.

M. Ambroise Raphin est l'inventeur d'un nouveau propulseur qui, avant lui, doit donner aux navires une vitesse moyenne de dix lieues à l'heure. Voici, d'après l'auteur, en quoi consiste son invention :

« On en se représente trois barres métalliques placées horizontalement et reliées par leurs extrémités aux vilebrequins de deux arbres à trois coudes, formés de plusieurs leviers courbes réunis par des tourillons en arrier, auxquels les reliant ces trois barres dièdes barres travaillent. Le mouvement de ces barres, exactement semblable à celui des bielles d'une locomotive, est alterné par tiers, de sorte qu'à tous les moments du travail il y a toujours une barre en plein travail de chaque côté du navire, et que chacune d'elles se maintient constamment dans la position horizontale, condition essentielle pour éviter le battelage des roues dans la masse liquide. »

« Chaque de ces barres porte un certain nombre de palettes ou roues fixes verticalement et transversalement à la partie inférieure des barres et disposées de manière que pendant la marche du propulseur les roues d'une barre travaillent l'entrecoeurant toujours avec celles des autres barres. Il est à noter que ces roues occupent toujours une position variable, à quelque instant que ce soit du travail de l'appareil, qu'elles entrent dans l'eau sans efforts en coupant verticalement la masse liquide, et que leur traction se fait dans des conditions uniformes et étant toujours dans une vitesse proportionnelle à leur enfoncement dans l'eau. »

« Et que l'on ne craigne pas de se voir briser l'axe. Les trois barres de chaque appareil alternent par tiers de la rotation générale, de telle sorte que lorsqu'une des barres est en plein travail, l'autre ne fait que commencer à entrer dans l'eau, et lorsque la première a dépassé le point le plus rapide de sa course, la suivante rentre dans l'eau pendant que la précédente en sort, de telle sorte que toutes les barres travaillent ensemble dans toute sa surface, tandis que les deux autres travaillent ensemble et chacune pour la moitié de leur surface, ce qui, vu que les appareils fonctionnent également à droite et à gauche du navire, produit un mouvement uniforme qui s'accroît suivant la précipitation du nombre de tours communiqués par le moteur, et permet de régulariser la vitesse que l'on veut obtenir. »

Or, le propulseur Raphin a été adapté à un bateau à vapeur de la force de quarante chevaux. Ce bateau a remonté le Rhône par une forte crue, ayant à son bord des ingénieurs, des mécaniciens, des savants, des marins dont le rapport conclut en ces termes : « Avec 120 tours seulement par minute on peut garantir une vitesse de 40 kilomètres à l'heure. La force motrice étant employée sans perte aucune, l'économie de combustible peut être évaluée à 25 p. 0/0. »

Un autre rapport constate qu'un navire pourvu du propulseur Raphin ne produit, à son cours et à sa sortie, bouillonnement, ni vague, partant pas de rouille, pas de détérioration de ses plans.

Ce nouveau mécanisme ne nécessite, pour son installation, aucun changement dans la construction des navires existants; il a l'avantage d'être, plus que tout autre propulseur, à l'abri des boulets, et il constitue à lui seul un lest si précieux qu'il diminue, dans une proportion appréciable, les charges des machines.

« Nous devons ces communications, dit le *Siècle*, à notre ami M. de Marçay, ancien commissaire-inspecteur des paquebots transatlantiques, et c'est à lui que pourront s'adresser ceux de nos lecteurs qui désireraient avoir des renseignements plus complets que ceux que nous donnons ici. »

(Monteur de la Flotte.)

LES AURORES BORALES

Ce fut vers la fin du IV^e siècle et au commencement du V^e, que furent faites les premières observations d'aurores boréales. Lysothène rapporte que depuis l'année 294 jusqu'à l'année 411, l'on vit souvent dans le ciel, pendant la nuit, des épées, des lances et des colonnes de feu; expressions ordinaires aux anciens auteurs, lorsqu'ils désignaient l'aurore boréale.

Les idées les plus bizarres, les fables les plus extraordinaires furent le résultat de ces premières études; et telle était la superstition du temps; que ce météore ne pouvait être observé sans crainte.

Certains peuples eurent sur ce phénomène des idées vraiment singulières; s'imaginant que c'était le soleil qui paraissait la nuit, à la vérité sous une forme insolite, ils lui donnèrent le nom de soleil nocturne.

Avant le commencement du XVII^e siècle, presque aucun écrivain

ne vit ce phénomène et n'en parla de sang-froid. La plupart même en transmettent le souvenir à la postérité que parce qu'ils y trouveraient quelques coïncidences avec les événements tragiques de l'époque.

Rocquebecq, Lysothène, Lavater et d'autres cométographes racontent qu'en l'année 1527, l'on vit dans le ciel des épées sanglantes, des lances, des visages d'hommes à la barbe hérissée, des têtes tranchées, etc., et mille autres rêveries qui faillirent faire mourir de frayeur la plupart de ceux dans la tête desquels elles roulaient. Ils n'avaient cependant devant les yeux qu'une aurore boréale.

« Bien des causes ont été attribuées à ce curieux phénomène, depuis les exhalaisons terrestres jusqu'aux matières extra-atmosphériques. »

La première de ces hypothèses remonte bien haut, car Strabon en était un dévot partisan, et au XVII^e siècle encore, de célèbres physiciens affirmant que les météores ignés en général n'étaient que le résultat des exhalaisons sulfureuses et nitreuses qui fermentent ensemble dans l'air. La fermentation de ces matières condensées produisant les éclairs et les foudres, et ces mêmes matières en effervescence, mais conservant leur identité d'origine, donnaient naissance aux aurores boréales.

On trouve aisément, disent-ils, dans les terres polaires, la cause constante de ces feux aériens, si on considère avec quelle abondance les exhalaisons nitreuses doivent s'élever des masses de neige qui les couvrent. Les terrains septentrionaux, en effet, sont remplis d'une matière sulfureuse dont les émanations s'observent facilement.

On a remarqué aussi que la plus grande partie des végétaux qui poussent dans ces régions glacées sont imprégnés d'une telle quantité de matière bitumineuse et sulfureuse, qu'ils brûlent comme des flambeaux et servent à éclairer les habitants de ces contrées pendant les longues nuits d'hiver. De plus, la densité de l'air devait y favoriser plus que partout ailleurs l'amas de cette matière inflammable.

Mais cette théorie rencontre bientôt de sérieux obstacles; en effet, les exhalaisons terrestres sont-elles susceptibles de s'élever à de hauts bords aussi considérables que celles que l'on assigne aux aurores boréales?

L'expérience a démontré depuis longtemps que ces exhalaisons, qui entrent pour si peu de chose dans la composition de l'atmosphère, ne s'élevaient guère qu'à dix ou trois lieues au plus. Il fallait donc admettre que le phénomène ne passait dans la région des nuages, ce qui est complètement impossible, comme on le verra tout à l'heure. Halley, en 1656, faisait provenir les aurores boréales de l'atmosphère lumineuse de la petite terre magnétique qu'il supposait placée au centre de notre globe imaginé comme une sphère creuse. De là, et par les pôles de la croûte supérieure que nous habitons, s'échappaient de temps à autres des vapeurs qui donnaient naissance à ce curieux phénomène. Il attribuait aussi à la rotation de cette petite sphère autour de son axe les diverses oscillations de l'aiguille aimantée.

Enfin, un savant observateur, de Meiran, voulut que les aurores boréales fussent engendrées par l'atmosphère solaire qui, suivant lui, s'étendait quelquefois jusqu'à près de 30 millions de lieues.

Lorsque les dernières couches de cette atmosphère, disait-il, ne sont pas éloignées de plus de 60,000 lieues de la terre, elles doivent, d'après les lois de l'attraction, tomber vers notre globe, et c'est alors que cette matière solaire se précipite en assez grande quantité dans notre atmosphère que doit se produire ce phénomène désigné sous le nom d'aurore boréale. »

Aujourd'hui la science a fait justice de toutes ces hypothèses qui, en réalité, ne reposaient que sur des fictions ou sur des bases peu solides; et grâce aux beaux travaux de MM. Becquerel et de la Rive, de Genève, si on ne connaît pas encore d'une manière certaine la cause de ces curieux phénomènes, on a du moins sur leur origine présumée quelques données rationnelles qui permettront dans un avenir prochain d'arriver à la solution complète de la question. —

La théorie fort ingénieuse due à M. de la Rive était principalement de l'observation de la magnifique aurore boréale du 29 août 1859. L'hypothèse émise par le savant physicien est entièrement fondée sur l'électricité atmosphérique. Considérant les vapeurs aqueuses qui s'élèvent de la surface des mers équatoriales comme autant de véhicules qui portent dans l'atmosphère une grande quantité d'électricité positive, ces vapeurs, entraînés par le courant ascendant, doivent évidemment suivre le mouvement de l'air et se déposer dans les régions supérieures de l'atmosphère, soit vers le pôle nord, soit vers le pôle sud.

Tout en distribuant aux couches d'air voisines de celles qu'elles traversent une partie de l'électricité dont elles sont chargées, ces vapeurs en apportent la plus grande portion à chacun des deux pôles terrestres vers lesquels elles convergent et vont se condenser. Mais cette électricité positive trouvant là l'électricité négative que la partie solide du globe avait gardée, la réunion de ces électricités contraires s'y opère avec accompagnement de lumière. De là ces luurs polaires appelées aurores boréales.

La sécheresse extrême de l'année 1856, à laquelle on attribue la cause du magnifique phénomène du 29 août, n'est pas admissible, car l'année suivante (1856), remarquablement humide, fut signalée par plusieurs apparitions de ce genre. —

On s'est souvent demandé dans quelle région de l'atmosphère apparaissent les aurores boréales. Sur ce point les opinions sont très-

