18e Année. — N° 48. 167 Samedi 27 novembre 1869.

MESSAGER DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie,

PARAISSANT TOUS LES SAMEDIS A 3 HEURES DU SOIR.

Matahiti 18. — N° 48. TE VEA NO TAHITI. Mahana maa 27 novema 1869.

PRIX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):
Un an.......... 16 fr.
Six mois.......... 10 »
Trois mois.......... 6 ».
Un numéro: 50 centimes.

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

PRIX DES ANNONCES (au comptant):
Les 20 premières lignes.......... 50 c. la ligne.
Au-dessus de 20 lignes.......... 25 id.
Les annonces renouvelées se paient la moitié du prix de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Arrêtés : rapportant un arrêté portant expulsion d'une personne y dénommée ; — portant rappel d'un arrêté concernant la contribution des patentes proportionnelles ; — rapportant l'article 1er de l'arrêté interdisant certaine espèce de toitures. — Décision portant composition d'une commission chargée de la répartition des contributions directes. — Nominations. — Avis administratifs.

PARTIE NON OFFICIELLE. — Nouvelles locales. — Discussion du sénatus-consulte. — Faits divers. — Sombreker (suite). — Mouvements du port. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE

Nous, Commandant des Établissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux Iles de la Société,

Vu l'arrêté en date du 4 juin 1869 portant expulsion du sieur Langomazino des Etats du Protectorat pendant sept années ;

Considérant que cette mesure de rigueur, dénuée de justification, ne répond à aucun intérêt public, et viole la liberté individuelle ;

Vu l'article 7 de l'ordonnance du 28 avril 1843 ;

Sur le rapport du procureur impérial, chef du service judiciaire,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1er. Est et demeure rapporté l'arrêté précité du 4 juin 1869 concernant le sieur Langomazino.

ART. 2. Le procureur impérial, chef du service judiciaire, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera traduit en langue tahitienne, publié dans les deux langues au *Messager*, inséré au *Bulletin officiel* des Etablissements et enregistré partout où besoin sera.

Papeete, le 22 novembre 1869.

O VAU, te Tomana o te mau fenua farani i Oceania, te Auvaha o te Emepera i te mau fenua Totaiete,

I te hio raa i te faaue raa no te 4 no tiunu 1869 tei tiavaru è atu ia Miti Langomazino i te mau fenua no te Hau Tamaru no na matahiti e hitu ;

I te manao raa i teie nei ravea puai mai te parau faatia ore, e aore roa e au noa e i te hoe mea no te maitai o te taata 'toa, e te tamata ra hoi i te tiama o te taata nei ;

I te hio raa i te irava 7 no te faaue raa mana no te 28 no eperera 1843 ;

No te parau a te auaha ture emepera, te raatira rahi no nia iho i te mau ohipa no te haava raa,

UA FAAUE E TE FAAUE NEI :

IRAVA 1. Te faaore hia nei e te vai faaore hia nei te faaue raa faaite hia i nia nei no te 4 no tiunu 1869 no Miti Langomazino.

IRAVA 2. O te auaha ture emepera, te raatira rahi no nia iho i te mau ohipa no te haava raa, tei haapao hia no te haamana raa i teie nei faataa raa, o te iriti hia i roto i te reo tahiti, faaite hia na roto i na reo e piti na roto i te *Vea*, e nenei hia i roto i te puta vai raa i te mau parau a te Hau no teie nei mau fenua, e e papai hia hoi i te mau vahi atoa e au ra.

Papeete, te 11 novema 1869.

DE JOUSLARD.

Par le Commandant Commissaire Impérial :
Le Procureur impérial, Chef du service judiciaire,
HOLOZET.

Nous, Commandant des Établissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux Iles de la Société,

Vu l'arrêté du 17 septembre 1867 autorisant les négociants à ne verser le montant de la contribution des patentes proportionnelles qu'à l'expiration de chaque trimestre ;

Considérant que le budget des dépenses du service Local est calculé sur le produit des recettes afférant audit service ;

Attendu que l'expérience a démontré que ce mode de réalisation des produits locaux, appliqué à titre provisoire, a été reconnu nuisible à la marche régulière du service en ce qui touche principalement la prompte liquidation des dépenses faites dans les derniers mois de l'année ;

Après avoir pris l'avis des principaux négociants patentés de 1re classe convoqués à cet effet ;

Vu l'article 13 de l'arrêté du 21 décembre 1864 ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur f.f. de Directeur de l'Intérieur, et vu l'urgence,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1er. L'arrêté sus-visé du 17 septembre 1867 est et demeure rapporté à partir de ce jour.

ART. 2. En conséquence, la contribution des patentes proportionnelles sera exigible par douzième dans les dix premiers jours de chaque mois, conformément à l'article 13 de l'arrêté du 21 décembre 1864.

ART. 3. L'Ordonnateur f.f. de Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera, publié au *Messager* et inséré au *Bulletin officiel* des Etablissements.

Papeete, le 22 novembre 1869.

DE JOUSLARD.

Par le Commandant Commissaire Impérial :
L'Ordonnateur p. i. *f.f. de Directeur de l'Intérieur,*
FOURNIER L'ETANG.

Nous, Commandant des Etablissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux Iles de la Société,

Vu l'article 38 de l'arrêté du 12 décembre 1861 sur l'assiette des contributions directes ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur f. f. de Directeur de l'Intérieur,

AVONS DÉCIDÉ ET DÉCIDONS :

ART. 1er. La commission de répartition chargée de l'établissement et de la révision des matrices des contributions directes est composée de :

MM. BUISSON, chef du service des contributions ;
THUNOT et AMIOT, membres du conseil d'administration, en remplacement de deux membres de la commission permanente d'agriculture et de commerce ;
BUCHIN, propriétaire et gérant des caisses indigènes.

ART. 2. La commission se réunira sur la convocation du chef du service des contributions.

Elle sera assistée dans ses opérations par le commissaire de police.

ART. 3. L'Ordonnateur f.f. de Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera insérée au *Messager* et au *Bulletin officiel* des Etablissements.

Papeete, le 25 novembre 1869.

DE JOUSLARD.

Par le Commandant Commissaire Impérial :
L'Ordonnateur p. i. *f.f. de Directeur de l'Intérieur,*
FOURNIER L'ETANG.

Nous, Commandant des Établissements français de l'Océanie, Commissaire Impérial aux Iles de la Société,

Vu les nombreuses réclamations qui nous ont été adressées sur la cherté des toitures en bardeaux et la difficulté de les appliquer aux constructions actuelles des maisons de Papeete ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur f. f. de Directeur de l'Intérieur,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1er. Est rapporté l'article 1er de l'arrêté du 30 octobre 1867 interdisant de couvrir en pandanus et autres pailles les maisons, hangars, etc., situés dans l'enceinte de la ville de Papeete.

ART. 2. Les autres dispositions de l'arrêté sus-visé du 30 octobre 1867 restent et demeurent en vigueur, ainsi que le règlement du 30 octobre 1845 concernant les toitures des fours, boulangeries et dépendances.

ART. 3. L'Ordonnateur f.f. de Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera, publié au *Messager* et inséré au *Bulletin officiel* des Etablissements.

Papeete, le 26 novembre 1869.

O VAU, te Tomana o te mau fenua farani i Oceania, te Auvaha o te Emepera i te mau fenua Totaiete,

I te hio raa i te mau parau e raverahi i papai hia mai ia'u nei, no te rahi raa o te hoo no te tapoi fare iri, e te faaù taiata hoi i te mau huru fare e vai i Papeete i teie nei ;

No te ani raa a te Orodonatero, tei rave i te toroa faatere hau no uta,

UA FAAUE E TE FAAUE NEI :

IRAVA 1. Ua faaore hia te irava 1 no te faaue raa no te 30 no atopa 1867, tei faaore i te tapoi i te rauoro, e te tahi atu mau raoere, i te mau fare, te mau farau, etc., te vai i rotopu i te oire i Papeete nei.

IRAVA 2. Te tahi iho mau parau faaite hia i roto i taua faaue raa faaite hia i nia nei no te 30 no atopa 1867, te vai mana noa nei a ïa, e oia 'toa hoi te haapao raa no te 30 no atopa 1845, no te tapoi i te mau umu, te mau fare vai raa faraoa e te mau fare hoi i pihaiiho.

IRAVA 3. Te Orodonatero te rave i te toroa faatere hau no uta nei tei haapao hia no te haamana raa i teie nei faaue raa, te papai hia i te mau vahi e au ra, faaite hia na roto i te *Vea*, e nenei hia i roto i te puta vai raa parau a te Hau,

Papeete, te 26 novema 1869.

DE JOUSLARD.

L'Ordonnateur p. i. *f.f. de Directeur de l'Intérieur,*
FOURNIER L'ETANG.

Par décision de M. le Commandant Commissaire Impérial en date du 25 novembre 1869 ont été nommés provisoirement, pour compter du 1er décembre 1869 :

A l'emploi de maréchal des logis de gendarmerie, le brigadier Chirois, en remplacement du sieur Laplagne, parti pour France ;

A l'emploi de brigadier de gendarmerie, le gendarme Stefanaggi, en remplacement du sieur Chirois, nommé maréchal des logis.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR.

Inscription Maritime.

Sur le rapport de la commission instituée par circulaire ministérielle du 18 mai 1860, M. le Commandant Commissaire Impérial a accordé un témoignage officiel de sa satisfaction à M. Raoulx (Victor-Louis), capitaine de la goëlette du Protectorat *Amélie*, pour l'é-

Archives PF-Messager-27/11/1869

nergie et le courage qu'il a montrés en ramenant son bâtiment de Tubuai à Papeuriri (Tahiti), malgré une voie d'eau qui s'était déclarée dans le premier de ces ports et faisait de son retour une opération des plus hardies et des plus périlleuses.

Ponts et chaussées.

Le directeur des ponts et chaussées prie les personnes qui possèdent des mangues de vouloir bien préserver les noyaux et les envoyer à la direction des ponts et chaussées pour être employés aux plantations publiques.

Te ani atu nei te raatira no te mau araturu e te eatia i te mau taata 'toa e vi papaa (mango) ta ratou ra, e rave maitai iho i te huero, e e hapono mai i te fare toroa rave raa ohipa no te mau araturu e te mau eatia, ia tanu haere hia i te mau vahi tanu raa a te hau ra.

PARTIE NON OFFICIELLE

Papeete, le 27 novembre 1869

Cette semaine a vu partir la frégate *Astrée* et l'aviso *D'Entrecasteaux*. Papeete, quelques instants si gai, si vivant par suite de la réunion d'une quantité de marins telle que la ville n'en voit qu'à de rares intervalles, rentre peu à peu dans le calme par le départ successif de tous les bâtiments qui étaient venus le visiter. La rade, si animée par la présence de cette petite flotte, se dépeuple rapidement; son beau lac, si mouvant naguère, retombe dans sa morose immobilité; tout enfin reprend son cachet quelque peu monotone.

Le peuple tahitien en particulier ne peut se consoler de la perte de cette musique qui lui a procuré de si délicieuses soirées. Il s'était volontiers habitué à l'avoir régulièrement; il la considérait en quelque sorte comme à lui; il ne peut croire qu'elle soit définitivement partie.

Les derniers moments du séjour de l'amiral Cloué parmi nous ont été marqués par deux fêtes que nous ne pouvons passer sous silence.

Lundi soir, un bal réunissait toute notre société dans les salons du gouvernement; et mardi, après avoir été faire sa visite d'adieu à S. M. la Reine Pomare, l'amiral acceptait chez M. Kelly un magnifique déjeuner que lui offraient quelques-uns des notables habitants de cette ville.

Au milieu des déluges d'eau qui sont tombés dans ces derniers jours sur Tahiti, la soirée de lundi a été favorisée d'un temps splendide. A lui nous avons dû une partie du succès de la fête à laquelle nous conviait M. de Jouslard. Une bonne étoile chassant les nuages qui le matin chargeaient encore l'horizon, s'était levée au ciel et brillait bien vive, sans cependant éteindre les feux discrètement semés dans les parterres du jardin de l'hôtel.

Les invités, encouragés par la beauté d'une nuit si belle, s'étaient tous empressés de venir prendre part à cette fête; et la gaieté qui y a regné sans cesse a, mieux que toute protestation, témoigné par son apparence franche et sincère du vif plaisir que tous ressentaient.

Danse, musique, souper, tout était plein de vie, plein d'animation; et le bonheur peint sur les visages venait rehausser en particulier les charmes et les attraits des gracieuses personnes qui tourbillonnaient dans les salons. Seules les charmantes toilettes de ces dames ont peut-être eu à se plaindre de cet entraînement qui leur a causé quelques accrocs; mais les doigts de fées de leurs maitresses auront bien vite réparé ces petits accidents.

Jusqu'à près de quatre heures du matin, la danse s'est prolongée avec le même entrain.

A peine si les invités de la rue des Beaux-Arts avaient eu le temps de se reposer qu'à l'appel de nouveaux hôtes, ils se réunissaient dans cette charmante maison que chacun connaît à Papeete.

Une magnifique table de 32 couverts, admirablement servie, réunissait les convives. Le caractère dominant de cette réunion a été une sympathie et une cordialité parfaites. Une foule de toasts on été portés. Après la santé de l'amiral, ils se sont tous rapportés à la prospérité de Tahiti et à celle de la France, sa protectrice; au bonheur des représentants auxquels cette nation y délègue ses pouvoirs, et aussi à la félicité des peuples amis qui y envoient de si actifs, de si infatigables pionniers.

Enfin mercredi matin des hurrahs de toute la rade saluant le départ de l'*Astrée* ont appris à la ville le moment où cette frégate sortait de notre baie. Elle faisait route pour Valparaiso, s'arrêtant quelques heures seulement à Papeuriri, dont elle devait rapidement explorer le port.

DISCUSSION ET ADOPTION DU SÉNATUS-CONSULTE.

Le *Moniteur de la Flotte* donne les détails suivants sur la discussion et l'adoption du sénatus-consulte au Sénat:

Les quatre premiers articles du sénatus-consulte avaient été votés presque sans discussion, pour ainsi dire. Il n'en a pas été de même du cinquième, sur lequel un amendement important avait été présenté. M. Bonjean, son auteur, demandait que la puissance législative, que l'initiative des lois, attribuées seulement à l'Empereur et au Corps législatif, fussent dévolues au Sénat. Il désirait, en outre, que, sous certaines conditions, les modifications à la Constitution, sauf celles toutefois qui ne peuvent avoir lieu que par plébiciste, pussent être proposées et votées dans la même forme que les lois.

En présentant ses propositions, M. Bonjean n'avait pas suivi les errements prescrits lorsqu'il s'agit de changements à apporter à la Constitution. M. Delangle crut donc pouvoir proposer au Sénat de les repousser, comme inconstitutionnelles, par la question préalable; mais 75 voix contre 43 furent d'un avis contraire, et décidèrent qu'il y avait lieu de les discuter.

Les amendements de M. Bonjeau devaient succomber néanmoins. Combattus habilement, énergiquement par M. de Chasseloup-Laubat, ministre présidant le conseil d'Etat, ils furent rejetés, et l'article 5 fut voté dans sa rédaction première.

Un amendement à l'article 6, présenté par M. le baron Brenier, pour demander que le choix du président du corps législatif fût soumis à l'agrément de l'Empereur, fut également écarté.

Signalons encore, à propos de l'article 7, trois amendements de MM. de Ségur d'Aguesseau, Larabit et Hubert-Delisle, en faveur tous trois du rétablissement de l'adresse, et qui partagèrent le sort de leurs devanciers. Ajoutons que les articles 8 à 12 ne motivèrent que des demandes d'éclaircissements, et nous aurons terminé notre résumé succinct des quatre dernières séances du Sénat.

Le sénatus consulte qui vient d'être voté—nous l'avons déjà dit lorsqu'il n'était encore qu'à l'état de projet—constitue, à nos yeux, un progrès véritable. Les discussions qui ont eu lieu, les déclarations qu'elles ont provoquées, ont donné la juste mesure de la voie libérale dans laquelle est entré le gouvernement impérial et des résolutions qu'il a prises.

« Le pays, » a dit éloquemment le président du conseil d'Etat, « n'a qu'à jeter un regard sur tout le chemin parcouru, pour être « convaincu qu'on ne saurait retourner en arrière... Le fleuve dont « nous suivons le cours ne se remonte pas. »

Aussitôt après le dépouillement du scrutin, qui a donné 129 voix pour et 3 contre le projet, lecture a été faite au Sénat du décret impérial de clôture de la session.

FAITS DIVERS

Un marin en retraite à Long, departement de la Somme, vient de trouver un moyen de soustraire aux désastres maritimes les valeurs d'or, d'argent et tous les métaux précieux.

Voici son système:

Les métaux, les diamants ou autres objets précieux sont hermétiquement enfermés dans des boites ou caisses en zinc; chaque boite, à son tour, est enveloppée séparément dans une autre caisse en zinc plus grande, où on laisse un certain vide; la petite boite est soudée ou attachée solidement au milieu de la paroi inférieure de la grande, et le tout est surmonté d'un tuyau contenant le pavillon de la nation.

On complète les dispositions en gravant l'adresse du propriétaire ou du destinataire sur l'une des parois extérieures.

Toutes ces caisses sont placées sur la dunette des navires, et quand par malheur survient un sinistre, au lieu de couler à fond avec le bâtiment, elles surnagent, et tôt ou tard, après avoir été le jouet des flots, elles accostent la terre ou sont recueillies au large par quelque navigateur.

On a deviné que ce qui fait flotter ces caisses de sauvetage, c'est le vide laissé à l'intérieur autour de la petite boite, et que ce qui la maintient en équilibre, c'est le poids de cette petite boite adhérant au milieu du fond de la grande caisse et lui servant de lest.

— Il y a quelque temps, en Angleterre, on s'occupait beaucoup de la question de savoir si un espadon pourrait planter la large épée dont la nature l'a pourvu dans les flancs d'un navire et ensuite l'en retirer.

Un fait curieux et probant vient de se passer récemment. Le navire *Hertha*, qui est maintenant en réparation à Singapore, a ressenti dernièrement, étant en mer, un coup violent asséné par un corps étrange sous la quille du bâtiment; un deuxième coup a suivi immédiatement, puis un troisième.

Le capitaine supposa d'abord que le navire venait de toucher les débris d'un bâtiment naufragé. Après avoir réparé sur-le-champ et d'une manière provisoire ces avaries, le navire se rendit à Singapore, et là l'on a reconnu qu'un fragment considérable de la large épée du poisson demeurait fixée dans le gouvernail et on le retira en présence de témoins.

Il paraitrait que la quille du navire aurait commencé par toucher l'espadon. Ce choc inattendu l'aurait rendu furieux, et croyant avoir affaire à un poisson, il aurait plongé son arme dans les flancs de l'*Hertha*. Le coup aurait été asséné si rudement que la large épée s'était rompue et était restée fixée dans le gouvernail. Sans la constatation formelle du fait, le capitaine et l'équipage auraient pu penser que les avaries avaient été causées par les débris d'un navire naufragés rencontrés et heurtés sous l'eau.

— Voici quelques renseignements sur l'exploitation et le chargement du guano:

C'est sur les plateaux escarpés des iles Chinchas, situées dans l'océan Pacifique, que sont amoncelées des masses de guano, dont la quantité est évaluée approximativement à 10 millions de tonnes (la tonne de 1,000 kilogr.).

Ce sont des Indiens qui extraient cette substance et qui la chargent à bord des navires anglais et français.

Les bâtiments sont amenés au mouillage, au pied des roches à pic très-élevées sur lesquelles sont les amas de guano. Sur une arête de rocher en saillie, on a placé un énorme entonnoir incliné, par où doit glisser le guano. Cet entonnoir plonge dans une large manche en toile qui se développe jusqu'aux écoutilles. Le guano, précipité dans cet entonnoir par masses de plusieurs tonnes à la fois, tombe directement dans la cale.

Tant que dure le chargement, il s'élève une poussière tellement âcre et qui prend si fort à la gorge, que les matelots placés dans la cale pour arrimer le guano ne peuvent y séjourner plus de vingt minutes. Ils se succèdent par escouades jusqu'à la fin du travail. Le dégagement des composés ammoniacaux est tel, qu'à distance il provoque le larmoiement.

On enlève chaque année 500,000 tonnes de guano; mais les masses enlevées se recomposent immédiatement. Les myriades d'oiseaux de mer qui séjournent dans ces iles reconstituent périodiquement cette substance.

Leur nombre est tel, que les rochers des iles Chinchas disparaissent sous leur plumage gris-blanc.

M. de Humboldt apporta en Europe, en 1804, des échantillons de guano. On regarda cette substance comme peu profitable à l'agriculture, et elle fut mise de côté. Trente-six ans plus tard, quelques tonneaux furent apportés en Europe et utilisés. On reconnut alors dans le guano un engrais des plus précieux.

En 1842 arriva à Bordeaux un chargement complet.

Archives PF-Messager-27/11/1869

SOMBREKER

(Extrait des *Drames à toute vapeur*, par Camille Debans.)

Voir le *Messager* des 13 et 20 novembre.

III

L'heure d'aller à la gare sonna. La *Durance*, luisante, parée, graissée, coquette, attendait son cavalier. Le soleil frappait presque d'aplomb sur ses flancs et l'entourait d'une sorte de gloire. Elle avait pris, ce matin-là, quelque chose des yeux de son amoureux, et les éclairs qui jaillissaient de ses membres d'acier ressemblaient étonnamment aux regards aigus du mécanicien.

Léger, avant de monter sur sa machine, en fit le tour. Il la trouva plus belle aujourd'hui qu'hier. Aussi ne put-il s'empêcher de la caresser en lui murmurant quelque nom bien doux.

Par un hasard étrange, la soupape de sûreté laissa, en ce moment même, échapper un jet de vapeur en produisant un sifflement joyeux. On eût dit que le monstre tressaillait et hennissait sous la main de son maitre. Sombreker, lui, n'en douta pas une minute, et ce fut peut-être là ce qui décida de sa perte.

— Où est donc l'imbécile qui prétend qu'elle n'a pas d'âme? grommela-t-il.

Une véritable surexcitation s'empara du mécanicien, et il avait déjà la fièvre lorsqu'il fit accomplir à la *Durance* les évolutions préparatoires.

La machine exécuta ces marches et contre-marches qui précèdent le départ avec une prestesse, une sûreté, une fini tels qu'un observateur moins intéressé que Sombreker lui eût accordé aussi l'intelligence.

Quant à Léger, il était radieux.

Mme Sombreker et son fils prirent place dans la première voiture, immédiatement après le fourgon des bagages.

On partit.

Le chauffeur, honnête ouvrier, bien prudent, n'était pas toujours sans inquiétude quand il partait avec Léger. Depuis l'incident de Melun surtout, il manifestait un certain embarras chaque fois qu'il s'embarquait sur la *Durance*. Mais ce jour-là Chaussang était admirablement tranquille. La femme et l'enfant du mécanicien lui paraissaient des otages suffisants pour garantir le train des entreprises folles de Sombreker.

De plus, le temps merveilleux qu'il faisait aurait rasséréné un hypochondriaque. Tout le monde a observé ce phénomène étrange par lequel un beau temps fait naitre et persister en nous toute confiance.

On arrivait sur la gare de Melun. Léger fit le nécessaire, renversa la vapeur, serra les freins. Docile, la *Durance* s'arrêta.

Chaussang aurait accablé de quolibets les compagnies d'assurances sur la vie. Jamais peut-être son mécanicien n'avait été si sage. A Montereau, rien d'extraordinaire, si ce n'est l'éclat des yeux de Sombreker.

— Quelle merveilleuse et pénétrante fraîcheur! avait-il murmuré seulement lorsque le convoi, dévorant l'espace, doublait la gare de Cesson. Puis il avait ôté sa casquette et livré son front aux baisers furieux de l'air que la vitesse du train changeait en vent de foudre. A Montereau, pendant les cinq minutes d'arrêt qu'on subit dans cette gare, Léger était descendu pour aller voir sa femme et son fils. Enfin l'on se remit en marche.

Deux ou trois minutes après, la *Durance* avançait avec une vitesse de vingt lieues à l'heure. Les paysans, étonnés de cette rapidité, levaient les yeux et suivaient les voitures du regard en pronostiquant un malheur.

Tout à coup, Sombreker redressa la tête, lança comme un défi à l'espace, secoua sa longue chevelure dont le vent faisait fouetter les boucles derrière lui, et s'écria :

— Mais nous ne marchons pas!

Le chauffeur se sentit suer. Léger avait pris une pelle et bourrait de charbon la vaste gueule du monstre. Il empila de la houille dans le foyer, il en mit encore, et encore, et tant, qu'à peine s'il put refermer la petite porte de fer.

Dans la plupart des compartiments, et spécialement dans celui des fumeurs, on se regardait avec ce sourire jaune qui s'épanouit seulement dans les trains express, et l'on se disait, d'un ton qui réussissait mal à paraître satisfait :

— Nous allons un train d'enfer.

Et selon la coutume, il se trouvait là quelqu'un pour entamer le chapitre des accidents de chemin de fer, conversation qui enfante la terreur.

Cependant, personne encore—de la première voiture au serre-frein, — personne ne pensait que cette vitesse fût anormale. Mais comme on arrivait à Sens, le chauffeur voulut ralentir.

Il s'approcha de Sombreker, qui dirigeait la machine.

— Quoi donc? interrogea ce dernier en voyant le mouvement de Chaussang.

— Nous arrivons à Sens.

— Eh bien?

— Il faut arrêter. Il y a peut-être des voyageurs pour cette station.

A cette réponse, Sombreker partit d'un éclat de rire fou. Mais ce rire était sec et faisait mal.

— Arrêter! s'écria-t-il. C'est à peine si nous commençons à marcher. Arrêter! Monsieur Chaussang, retenez ceci : nous nous arrêterons quand nous aurons fait le tour du monde.

Et ce fut à pleines pelletées qu'il accumula du charbon sur un brasier épouvantable. Le manomètre donnait déjà des indications inquiétantes. La soupape de sûreté laissait échapper des quantités de vapeur.

Chaussang, qui savait le mécanicien honnête homme, voulut, pour le calmer, employer le moyen qui lui avait réussi lors de la première folie de Léger.

Il lui représenta qu'en refusant de toucher à une gare quelconque, il pouvait nuire à des intérêts considérables, que, même en dehors de cette considération, il exposait la Compagnie à des procès dans lesquels elle serait condamnée, par sa faute, à payer des sommes que lui, Sombreker, ne pourrait rembourser, dût-il travailler cent ans. Le mécanicien ne sourcilla pas. Chaussang alla plus loin encore : il lui dit que sa conduite était indigne d'un homme d'honneur.

Cette injure fut inutile comme le reste. Car au moment où le chauffeur achevait sa harangue, on passa devant la gare de Sens avec tant de rapidité que Léger se redressa. Un large rire s'épanouit sur sa figure. Il poussa un cri de joie.

—Bravo! la *Durance!* s'écria-t-il.

En rasant un convoi de marchandises qui s'était garé pour laisser passer le train express, Sombreker venait de calculer mieux qu'il n'avait pu le faire en rase campagne la foudroyante vélocité de sa machine. Le chauffeur le regarda en face. Certes, pour un autre homme que cet ouvrier et dans toute autre circonstance, l'aspect du mécanicien eût commandé l'admiration.

Ses prunelles jetaient de véritables feux et le grandissaient outre mesure par suite du phénomène dont j'ai parlé. Son front était pâle et agrandi par la pression de la colonne d'air sur ses cheveux rejetés en arrière. Ses narines dilatées semblaient aspirer l'espace comme un parfum enivrant. Un sourire de bonheur inénarrable béatisait ses lèvres entr'ouvertes.

Du fond de son gosier sortaient, à de courts intervalles, des cris inarticulés, mais doux en même temps. De toute sa personne s'exhalait un rayonnement étrange qui s'imposait. Il y avait du Prométhée vainqueur dans toute son attitude, et plus le train se précipitait comme un cyclone des Indes avec une fureur incalculable, plus ce rayonnement approchait de la grandeur absolue.

Cependant, sur le passage du convoi, l'épouvante se répandait. C'était, en effet, pour les villageois, les piétons, les employés des gares qu'on franchissait sans s'arrêter désormais, c'était un spectacle horrible et grandiose.

On devinait que l'insensé qui montait l'hippogriffe voulait à tout prix mesurer la puissance de son vol sans songer à la centaine d'existences dont il avait pris charge.

A peine si, dans cette affreuse voltige, on pouvait distinguer une tête de voyageur, excepté pourtant lorsque l'un d'eux, au comble de la terreur, se penchait à la portière en agitant sa tête et ses bras désespérés.

Car — ai-je besoin de le dire? — la peur la plus folle s'était emparée de tous les malheureux que leur mauvaise étoile avait amenés dans ce train. D'abord, ç'avaient été des plaisanteries sur la vitesse. Les personnes gaies ou confiantes s'étaient permis de railler leurs compagnons de voyage sur la crainte qu'ils témoignaient déjà. Mais quand on vit que le convoi ne s'arrêtait plus; quand les poteaux télégraphiques, fuyant avec tant de furie, firent l'effet d'une immense barrière destinée à fermer un enclos habité par des animaux gigantesques; lorsqu'on entendit passer un train à côté de l'autre avec le sifflement strident d'un boulet de canon et la rapidité d'un éclair, il fallut bien s'avouer qu'on marchait à toute vapeur vers l'éternité; il fallut bien se dire en tremblant : Nous sommes perdus!

Mais on arrivait à Dijon. Le chauffeur, qui avait eu pendant quinze minutes une peur indescriptible, s'était peu à peu remis. Dès que le danger fut devenu absolu, il recouvra toute sa présence d'esprit.

C'était un homme d'action. Aussi, considéra-t-il comme un devoir suprême de sauver cette foule que la locomotive trainait après elle. D'abord, il avait essayé par tous les moyens possibles de calmer Sombreker. Après avoir sans succès flatté sa manie, il voulut lui persuader d'aller à l'avant du monstre, comme le jour où Léger sauva l'enfant de Brunoy, essayant de lui prouver que, de là, il saisirait bien mieux la volupté de cette course fulgurante. Mais le mécanicien refusa de quitter sa place.

Chaussang alors se jeta aux genoux du Breton, lui révéla, pour ainsi dire, de quel crime il se rendait coupable, lui parla d'honneur, de probité, des voyageurs; de Marie, sa femme, et de son fils Yvon. Par trois fois il répéta ce nom : Yvon! Yvon! Yvon! Sombreker parut ébranlé un instant, mais ce ne fut qu'un éclair; il remit du charbon dans le foyer. Le chauffeur pleura, supplia, baisa les mains de Léger et les inonda de ses larmes. Rien n'y fit.

Chaussang prit, en voyant cette obstination, une résolution désespérée. En ce moment, le train dépassait le disque qui précède la gare de Dijon. Une foule énorme, mise au fait par quelques bavards, était accourue de tous côtés.

Le train passa comme une étincelle électrique, mais un frisson saisit aux cheveux tous ces gens-là; on eut le temps de distinguer sur la locomotive deux hommes qui se tenaient à bras-le-corps et qui évidemment voulaient se débarrasser l'un de l'autre.

Le chauffeur, las de prier, s'était relevé en furie. Il avait bondi

Archives PF-Messager-27/11/1869

sur Sombreker, et comme il était vigoureux autant que le Breton, il se disposa à le terrasser.

Ce fut une chose horrible que cette lutte, sur cette machine, dans un espace de quatre pieds carrés, à quelques centimètres d'une fournaise et avec deux ouvertures par lesquelles le plus simple haut-le-corps pouvait jeter l'un des combattants, tous les deux peut-être, sur la voie.

La vitesse du convoi les rendait haletants, presque sans respiration; ils s'attaquèrent. Sombreker plia du premier choc. D'abord il ne s'attendait pas à l'agression de Chaussang; puis il était réellement moins fort que lui. Cependant il se défendit et lutta avec une rage incroyable. Sa folie était arrivée au dernier degré d'intensité; elle décuplait ses forces et, pour lui, annihilait le danger. Il parvint à se dégager de l'étreinte.

Le chauffeur revint à la charge. Ils se saisirent de nouveau, se tâtèrent, cherchèrent le côté faible; leurs muscles se tendirent. Sombreker mordit Chaussang à la lèvre. Ils tombèrent.

Et la rapidité du train augmentait toujours: il faisait maintenant trente-deux lieues à l'heure.

Couchés l'un sous l'autre, se roidissant et s'épuisant, Sombreker presque vaincu, ils se roulèrent dans la poussière de charbon, aveuglés par elle, presque rôtis par l'insupportable chaleur du foyer.

Le chauffeur n'y put plus tenir et lâcha prise. Il se releva furieux.

Léger fut debout aussitôt que lui, se tenant sur ses gardes, prêt à la riposte, son œil d'acier fixé sur les yeux de Chaussang.

Ce dernier était maintenant dans une colère terrible; sans calculer, il saisit une pince en fer avec laquelle on tisonnait d'ordinaire, et en porta un coup au mécanicien. Mais la fureur avait fait dévier le bras du chauffeur. Léger ne fut pas atteint.

Chaussang revint à la charge. Cette fois son adversaire prévenu s'était armé de sa lourde pelle. Il para le second coup très-adroitement et riposta avec tant de bonheur que le malheureux ouvrier, atteint à la tête, tomba évanoui, le dos dans le charbon de terre.

Vainqueur, Sombreker dédaigna son ennemi abattu, remit du charbon encore une fois et fit pousser à sa locomotive des sifflements joyeux. Il sonnait son triomphe et celui de la *Durance*.

Et dire que depuis une heure et demie cette épouvantable course durait, sans que le train eût rencontré un caillou, un grain de sable sur sa route pour le réduire en miettes!

Au bout de quelques minutes, Chaussang, dont la blessure n'était heureusement pas grave, ouvrit les yeux et revint à lui. Son premier regard se porta machinalement sur Sombreker. Celui-ci, noirci par le charbon dans lequel il avait roulé pendant la lutte, était debout, les yeux démesurément agrandis, aspirant l'air qui lui fouettait la face sans en paraître incommodé, tendant les bras, comme dans une extase, à l'espace qu'il dévorait en mêlant aux sifflements continus de sa locomotive des cris d'encouragement et de triomphe.

— Hop! hop! en avant! Hop! hop! hop! la *Durance!* Va toujours, ma belle. Bravo! Nous vaincrons l'électricité même. Hop! hop! encore plus vite! Nous serons les dieux de la vapeur. Va, ma fille, va, je t'aime!

Et trouvant sans doute, malgré tout, que son coursier n'allait pas assez rapidement, il choisit, dans le tas, un gros morceau de charbon de terre, lourd comme un pavé. Chaussang crut qu'il allait le jeter dans le foyer. Non, ce n'était plus cela qui pouvait redoubler la vitese. Une terreur indicible s'empara du chauffeur lorsqu'il vit Léger briser la tige de la soupape de sûreté et placer son énorme poids de charbon sur celle-ci afin de donner plus de puissance aux atmosphères.

(A continuer)

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Du vendredi 19 au jeudi 25 novembre 1869 inclus.

CÔTRE LOCAL ENTRÉ.

24 *nov.* Côtre local *Rusé*, de 41 ton., pat. Leguen, ven. de Taravao.

NAVIRES DE COMMERCE ENTRÉS.

20 *nov.* Brig-goël. américain *Timandra*, de 120 ton., cap. Higgins, ven. de San Francisco en 28 jours; 1 passag., M. Fabra, français.

21 *nov.* Goël. de Borabora *Tehaura*, de 34 ton., cap. Pohetia, ven. de Huahine en 1 jour; 9 passag. indigènes.

23 *nov.* Goël. du Protect. *Tumara*, de 21 ton., cap. Ellacott, ven. de Huahine en 2 jours.

24 *nov.* Goël. du Protect. *Amélie*, de 70 ton., cap. Raoulx, ven. de Huahine en 2 jours.

NAVIRES DE GUERRE SORTIS.

24 *nov.* Frégate à hélice *Astrée*, portant le pavillon du contre-amiral Cloué, commandée par M. Peyron, capitaine de vaisseau, all. à Papeuriri et de là à Valparaiso.

24 *nov.* Aviso à hélice *D'Entrecasteaux*, commandé par M. Prouhet, lieutenant de vaisseau, all. à Valparaiso.

NAVIRES DE COMMERCE SORTIS.

21 *nov.* Goël. du Protect. *Favorite*, de 69 ton., cap. Falconer, all. à Anaa; 10 passag., M J. McGee, anglais, et 9 indigènes.

24 *nov.* Goël. du Protect. *Faaite*, de 49 ton., cap. Chapman, all. à Anaa; 3 passag. M. Daniel Snow et son fils, anglais, et Mme Chapman.

25 *nov.* Goël. du Protect. *Tumara*, de 21 ton., cap. Ellacott, all. à Huahine.

25 *nov.* Goël. du Protect. *Annie Laurie*, de 47 ton., cap. McMillan, all. aux îles sous le vent; 5 passag., MM. Wainwright, James Harrison, anglais, S. Pedro portugais, et 2 indigènes.

BATIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

21 *août.* Frégate à hélice *Duchayla*, commandée provisoirement par M. Franquet, capitaine de frégate.

6 *nov.* Transport à voiles *Euryale*, commandé par M. Desportes, lieutenant de vaisseau.

8 *nov.* Corvette à hélice *Mégère*, commandée par M. Aube, capitaine de frégate.

CÔTRE LOCAL.

24 *nov.* Côtre local. *Rusé*, de 41 ton., pat. Leguen.

DE COMMERCE.

25 *oct.* Goël. anglaise *John Burgoyne*, de 111 ton., cap. Dunn.
7 *nov.* Brig anglais *Tawera*, de 232 ton., cap. Bowles.
15 *nov.* Trois-mâts-barque du Protect. *Ionia*, de 174 ton., cap. McLean.
20 *nov.* Brig-goël. américain *Timandra*, de 120 ton., cap. Higgins.
21 *nov.* Goël. de Borabora *Tehaura*, de 34 ton., cap. Poetia.
24 *nov.* Goël. du Protect. *Amélie*, de 70 ton., cap. Raoulx.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

AVIS.

MM. les débiteurs de la faillite A.-W. Hort sont invités à vouloir bien régler leurs comptes dans le plus bref délai, afin d'éviter des poursuites judiciaires.

Persons indebted to the insolvent estate of A. W. Hort are requested to settle their accounts as soon as possible, in order to avoid legal proceedings. 286 27nov-1

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

L'indienne Turaivaru a Maoae, demeurant à Paea, est dans l'intention de vendre à M. Stewart la terre Atihiva, sise dans le district de Mataiea, sous-district de Moora-i-tai-i-roto-i-Tefaa, et inscrite sous le n° 129. 287

Te opua nei te vahine ra o Turaivaru a Maoae, e tia i Paea, i te hoo atu na M. Stewart i te fenua ra o Atihiva, te vai i roto i te mataeinaa ra i Mataiea, e te mataeinaa iti ra o Moora i tai i roto i Tefaa, e tei tomite hia i te n° 129.

Le Prince Tamatoa, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à Mme Ve Salmon (Ariitaimai Tepau a Tati) la terre Mouafaniu, sise dans le district de Papara et enregistrée sous le n° 264.

Te opua nei te arii ra o Tamatoa, e tia i Papeete, i te hoo atu na Mme Ve Salmon (oia hoi Ariitaimai Tepau a Tati) i te fenua ra o Mouafaniu, te vai i te mataeinaa ra i Papara, e tei tomite hia i te n° 264. 288

L'indigène Fareura a Farepua, domicilié à Faaa, est dans l'intention de vendre à M. Brander la terre Vaiopiri, sise dans le district de Faaa et inscrite sous le n° 341.

Te opua nei Fareura a Farepua, e tia i Faaa, i te hoo atu na Miti Brander i te fenua ra o Vaiopiri, te vai i roto i te mataeinaa ra i Faaa e tomite hia i te n° 341. 289

ENREGISTREMENT DE TERRES. — TOMITE RAA FENUA.

L'indigène Pata a Taumua, demeurant à Tautira, est dans l'intention de faire inscrire au nom des enfants Taero a Tahatera et Vahinetuanui a Punua les terres Mataihaia, Vaiouma et Faairirauava et une partie de la terre Ateihoiterai, sises dans le district de Papenoo, et enregistrées sous les numéros 282, 284, 285 et 169, au nom de leur mère Tahatera Tepairu Faatereau a Pata, décédée, ainsi que la partie de la terre Ateihoiterai, inscrite au nom de leur oncle Ariiteuira Faatereau a Teraiaaha.

Te opua nei Pata a Taumua, e tia i Tautira, i te tomite i te ioa o na tamarii ra o Taero a Tahatera e o Vahinetuanui a Punua i nia i na tapu fenua ra o Mataihaia, Vaiouma e o Faairirauava e te hoe pacau o te fenua ra o Ateihoiterai, te vai anae i roto i te mataeinaa ra i Papenoo e tei tomite hia i na n° 282, 284, 285 e te 169, i te ioa o te metua vahine o Tahatera Tepairu Faatereau a Pata, i pohe ae nei, e ioa toa hoi i te pacau o te fenua ra o Ateihoiterai, i tomite hia i te ioa o Ariiteuira Faaterau a Teraiaaha. 290

L'indigène Nahenahe Hoata a Tatai, demeurant à Mataoae, est dans l'intention de faire inscrire en son nom les terres Temiromiro, Tepureru et Vairei, sises dans le district de Papeari, et qui ont été enregistrées sous les nos 162, 163 et 164, au nom de son père Anivai Tatai a Nahenahe, decédé.

Te opua nei Nahenahe Hoata a Tatai, e tia i Mataoae, i te tomite i tona ioa i nia i te mau tapu fenua ra o Temiromiro, Tepureru e o Vairei, te vai i roto i te mataeinaa ra i Papeari e tei tomite hia i na n° 162, 163 e te 164, i te ioa o te metua tane o Anivai Tatai a Nahenahe, i pohe ae nei. 291

L'indigène Taniora a Moeauore, demeurant à Paea, est dans l'intention de faire inscrire en son nom les terres Teniuoviri, Vaihoa, Tereva, Ofaifao, Pinaio, Motouri et Teuatoi, sises dans le district de Paea et enregistrées sous les nos 41, 43, 45, 54, 55, 59 et 60, au nom de son frère Teraiharoa a Tevivirau, decédé.

Te opua nei Taniora a Moeauore, e tia i Paea, i te tomite i tona ioa i nia i te mau tapu fenua ra o Teniuoviri, Vaihoa, Tereva, Ofaifao, Pinaio, Motouri e Teuatoi, te vai anae i roto i te mataeinaa ra i Paea e te tomite hia i te mau n° 41, 43, 45, 54, 55, 59 e te 60, i te ioa o te tuaana o Teraiharoa a Tevivirau, i pohe ae nei. 292

Les créanciers de la succession J. Lamphear sont priés d'envoyer leurs notes à P. Horley, à Atimaono.

The creditors of the late J. Lamphear are requested to send their claims to P. Horley, Atimaono. 266 23oct-1f

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.

PAPEETE.—IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

Archives PF-Messager-27/11/1869