

Loi sur la marine marchande.

ABOLITION DES SURTAXES DE PAVILLON.

La loi sur la marine marchande ayant pour but de supprimer les surtaxes de pavillon, la navigation est mise en vigueur depuis le 12 juin; elle comprend la suppression des surtaxes d'affrètement, et aussi la suppression des surtaxes afférentes aux importations par terre assimilées aux importations par navires étrangers.

Les surtaxes pour les sucres venus de Cuba sous pavillon espagnol sont supprimées.

Il n'est plus maintenant que les surtaxes d'entrepôt, ou celles de provenance applicables aux marchandises pour lesquelles la loi fixe des taxes différentes, d'après le lieu de chargement ou de production.

Les nouvelles mesures seront applicables aux marchandises qui, importées par navires étrangers avant le 12 juin, seront déclarées pour la consommation à partir de cette date, qu'elles aient ou non été constituées antérieurement en entrepôt. Quant aux produits qui auraient été placés sous le régime de l'admission temporaire avant le 12 juin, ils ne jouiront pas de ce bénéfice, et la taxe exigible sera toujours celle qui était en vigueur au moment où les intéressés ont pris livraison de la marchandise.

Les facilités dont jouissent les navires français pour le transport direct sont étendues, sous les mêmes conditions et formalités, à la marine étrangère.

Les navires étrangers effectuant leur retour dans les ports de l'empire pourront, pendant leur traversée, opérer des embarquements ou des débarquements dans un ou plusieurs ports étrangers intermédiaires sans perdre le bénéfice de l'importation en drawback, à la condition de ne pas charger de marchandises similaires de celles qui, étant à bord, seraient admissibles à un régime privilégié en raison de leur origine ou de leur provenance. — (Monsieur de la Flotte.)

FAITS DIVERS.

On lit dans l'*International* : Il vient d'être fait en Amérique, à Cambridge (Massachusetts), des expériences d'aide du fil électrique entre Cambridge et San Francisco. La distance entre ces deux points est de 4,500 kilomètres. Il s'agissait d'apprécier d'une façon très-précise le temps employé pour franchir ces onze cent vingt lieues. On s'est servi d'un fil de retour au moyen duquel la seconde batteuse à San Francisco par le courant de Cambridge vint se réposer à son point de départ. La moitié du temps observé entre l'émission du courant à Cambridge et l'instant où l'on y entendait la seconde batteuse par le courant de retour de San Francisco indiquait l'heure exacte au même moment aux deux stations. On a constaté que l'électricité avait fait 9,000 kilomètres aller et retour en peu moins de 0.8 de seconde.

Il y a eu un fait étrange tout peu d'instants avant l'Été 1869. On a vu à Cambridge, en France, un homme qui, pendant l'été, du lait caillé pour se rafraîchir; elle fut saisie à l'instant par un froid tellement glacial qu'elle fut atteinte d'une espèce de paralysie de tous ses membres, et qu'on eut beaucoup de peine à la rappeler à la vie.

Une jeune paysanne, forte et vigoureuse, ayant le corps chauffé par le travail de la fenaison, en rentrant à son domicile fut, coup sur coup, deux tasses de lait froid, afin de se rafraîchir. Elle fut aussitôt assaillie de coliques atroces, et en proie à une prestation physique et morale des plus intenses. Le médecin qu'on appela auprès d'elle la considéra, et, en effet, onze heures après l'ingestion du lait, elle rendit le dernier soupir.

Le docteur fit l'autopsie de son corps, et vit que la partie où se trouvait le lait était glaciée. Ceci est facile à comprendre; en effet, le froid glacial du lait ayant paralysé la circulation du sang, la gangrène se déclara aussitôt.

Mettre du lait caillé et froid sur les racines d'un arbre, il périra infailliblement; c'est un fait constaté par les expériences qu'on a faites. On ne doit donc jamais manger du lait froid, surtout lorsque le corps est en sueur.

Beaucoup de gens croient que Robinson Crusoë est un pur mythe, un être de raison, une création de Daniel de Foë.

De Foë n'a fait que broder un thème réel, l'histoire d'un matelot écossais qui vécut solitaire dans l'île de Juan Fernandez.

On a déjà des reliques de Selkirk. Un gentleman de Fife a son mouquet. Le musée de Coulter possède sa canne. Il y a un autre objet à Edinbourg. La société des antiquaires d'Écosse vient de recevoir deux nouveaux objets, le coffre de matelot, comme qui dirait la malle de Selkirk, et une tasse fécondée par lui avec une noix de coco.

Le coffre est en une espèce d'acajou et porte les initiales de Thomas Selkirk grossièrement ciselées au couteau.

Ces deux derniers objets avaient été rapportés par le capitaine Woodes Rogers, quand il ramena Selkirk en Angleterre. Ils viennent d'être vendus en vente publique. M. Baxter s'en est rendu acquéreur, et en a généreusement fait don à la société des antiquaires.

Une scène des plus singulières s'est passée dernièrement sur l'esplanade des Invalides, à Paris.

Un moment on l'air d'un bras armé de sautoir et conduit par un homme accompagné d'un chien vint à passer.

Accablés par la chaleur et dévorés par la soif, les vœux poussaient des mugissements plaintifs et tiraient la langue à faire pitié, lorsque leur conducteur, avisant un cantonnier qui arrosait le sol avec sa lance de pompe à jet continu, s'adressa à ce dernier en lui disant : — Mes vœux meurent de soif, si vous voulez les rafraîchir un peu, je vous donnerai un bon pourboire.

A cette proposition, le cantonnier, au lieu d'arrosar la terre, se mit à arroser les vœux, qui aussitôt se détachèrent en humant à qui mieux mieux, avec la bêche et les seaux, toutes les gouttes d'eau qu'ils pouvaient saisir au passage.

Et mon noir ? dit ensuite le conducteur, en désignant un bouf

ataché derrière sa voiture, il a soif également; je veux aussi lui payer à boire.

Et le bouf aussitôt fut armé à pleine eau, des pieds à la tête, comme l'avaient été les vœux.

Le cheval et le chien eurent leur tour, et l'opération terminée, le marchand de bestiaux saisit le bout de la lance et bannit lui-même un bon coup de l'eau qui s'échappait; il remit ensuite une pièce de monnaie dans la main du cantonnier; puis, s'adressant à ses vœux, à son bouf, à son cheval et à son chien, il leur dit : — Vous avez tous les allures d'un vieux soldat, leur dit avec un grand sérieux : « Maintenez, les anciens, que nous voilà bien rafraîchis, nous pouvons continuer notre chemin. »

Et il s'éloigna avec son attelage, encore tout ruisselant de l'eau que l'on venait de faire pleuvoir sur lui.

Un concours international de vélocipèdes à un lieu à Gand. Au programme figurait un voyage pour dames. Trois dames de Bruxelles y ont pris part. L'une d'elles a étouffé les amateurs par son talent fort hâte, une grâce et une aisance qui lui ont valu plusieurs fois la médaille de l'éclairage brillant sur sa poitrine. Toutes trois ont été fleuries et couronnées au son de la *Brabançonne* et aux applaudissements de la foule.

Le Cosmos rend compte en ces termes d'une mission scientifique confiée à un lettré hindou par le gouvernement de l'Inde :

Comme les Européens ne pénètrent dans l'Asie centrale qu'au risque de leur vie, le capitaine Montgomerie, attaché au levé topographique de l'Inde, conçut le projet de faire reconnaître les pays limitrophes des possessions anglaises par des indigènes familiarisés avec l'usage des instruments de mesure. Des tribus de Sokarais, deux pandits hindous furent ainsi chargés de franchir l'Himalaya, de relever la route qui relie Gartok, sur le haut Sutledj, avec Lhassa, capitale du Thibet.

Ils commencèrent leur voyage dans le courant de 1865. L'un d'eux fut arrêté au début. L'autre, plus énergique, arriva le 30 août sur les bords de Lhassa, et entra à Lhassa au commencement de 1866, d'où il visita successivement plusieurs villes importantes du Thibet, fixant ses itinéraires par des observations précises. Le paillard ne fut pas médiocrement surpris de voir, à la fin de juin, les hauteurs des environs de Thajang toutes couvertes de neige.

Obligé de longs détours par les neiges, le voyageur ne regagna le territoire anglais qu'au prix de dangers inouis. Il rapporta, avec ses notes de voyages et de nombreuses informations, les données nécessaires pour la détermination de la latitude de 31 points importants, leur élévation au-dessus du niveau de la mer, de nombreuses observations thermométriques, enfin le levé d'une carte représentant une étendue de 200 lieues de terrain, la grande route du Thibet, de Lhassa à Gartok, le cours entier du Brahmapoutra, depuis sa source, près de Mansanour, jusqu'à son confluent avec le fleuve qui passe à Lhassa.

Depuis le lac de Mansanour jusqu'à Lhassa, le paillard suivit la grande route qui longe les flancs de l'Himalaya et de Lhassa à Gartok, assurant ainsi aux autorités chinoises, dont le Thibet est tributaire, des communications sûres et rapides. La route part de Gartok, à 4,500 mètres au-dessus du niveau de la mer, descend près du massif du Kailas, dans le bassin du Sutledj, otcote les lacs sacrés de Rakous et de Mansanour, et remonte graduellement à plus de 4,500 mètres d'altitude au-delà de Marhan, où se trouve le bassin du Sutledj de celui du Brahmapoutra, dont elle suit la rive gauche jusqu'à Tadmou.

La grande route du Thibet est loin de valoir nos chemins de France. Large sur les plateaux, cette route se resserre et se divise en sentiers étroits tous les fois que le terrain est très-incliné, de manière à livrer passage seulement à un homme à cheval. Dans les plaines et les hauts plateaux, on a, pour se guider, des pyramides de pierres élevées çà et là et surmontées d'un drapeau.

Chaque voyageur ajoutant une pierre au tas déjà formé, ces pyramides deviennent de véritables monuments que l'on aperçoit de loin à l'horizon. Le paillard se servit de ces pyramides de pierres pour orienter ses itinéraires. Rien d'ailleurs ne saurait donner une idée de la difficulté avec laquelle ce voyageur intrépide faisait ses observations. Pour éloigner tout soupçon, il dut se servir du chapelet et du moulin à prières en usage chez les dévots bouddhistes. Le moulin à prières se compose d'un cylindre de cuivre creux que traverse, dans sa longueur, un axe terminé par une poignée. A l'intérieur est enroulée une feuille de papier portant une prière, tirée chaque fois que le croyant a fait faire au cylindre un tour sur son axe.

Le paillard s'écarterait de la caravane pour mesurer les angles de la route; il était remarqué par des querelleurs des questions diverses, il faisait tourner le cylindre, et les indécents inspectaient sa contemplation pieuse. L'instrument, au lieu de la prière traditionnelle, portait au contraire des feuilles de papier sur lesquelles s'imprimaient les calculs de triangulation et les distances parcourues. Quant aux distances, le voyageur en évaluait la longueur au pas, laissant couler un grain de son chapelet après chaque parcours de 100 pas.

Océan Pacifique (HÔTE DE CAILLÉ).

PIRE DE LA SAIE CONCEPTION.

Le Gouvernement chilien fait connaître aux navigateurs que, le 1^{er} juin 1869, on a allumé un nouveau feu dans une tour récemment construite sur la pointe Nord de l'île Quinquina, baie Concepcion.

Le feu est tournant blanc, montrant sa plus vive lumière chaque 30 secondes (l'éclat est de 9 secondes et l'obscurité de 21 secondes); il est élevé de 65 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir à une distance de 100 lieues.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

La tour est ronde, en briques, élevée de 11 mètres de la base à la girouette; elle est peinte en blanc, sans la lanterne et le dôme sont verts. La tour est placée à l'angle N. E. d'une maison blanche bâtie sur la pointe Nord de l'île de Quinquina, et sa position est donnée par 36° 35' 18" S., 75° 26' 14" O.

De la tour on a relevé la pointe Talca au N. 38° E.; la pointe Loberia au N. 54° E.; le Morro de San Tomé à l'E. 8° S.; la roche Quebra-Olas à l'Ouest, et la pointe Tumbas au N. 62° O.

Relevements vrais. Variation 18° N. E. en 1869.



SOMBREKER

(Publication hebdomadaire à toute vapeur, par CAROLÉ DEBANS.)

Volé le Messager des 12, 20 et 27 novembre.

IV

— C'est de quel diable ! gronnait Chausang. Cette fois, c'est bien fini.

La machine allait sauter. Mais ne restait-il aucune espérance de dégager cet aîné ?

— Peut-être ! pensa tout à coup le chauffeur.

— Se relevant alors doucement, il gagna l'arrière du tender sans éveiller l'attention du mécanicien, et là, prenant mille précautions — sa vie à lui, dans ce moment, en valait cent autres, — il parvint à se tenir debout et à franchir d'un bond l'espace qui séparait la locomotive du fourgon aux bagages.

Une fois sur cette voiture, il s'accroupit et frappa du pied. Les employés qui se tenaient ordinairement dans ce fourgon ne devinèrent pas d'abord ce que ce pouvait être. Ils pensèrent que c'était le coup de grâce. Un sait combien, dans ces circonstances et le terreur est à son comble, on sait combien le moindre bruit peut produire d'effet sur les imaginations affolées. Ils ne répondirent pas.

Chausang se mit à plat ventre, et s'accrochant du mieux qu'il put, avança la tête en dehors du toit, du côté où le fourgon s'ouvrait. Il appela. Le préposé aux bagages leva les yeux et reconnut le chauffeur. Il ne savait rien de la lutte qui venait d'avoir lieu. Il ne s'expliquait même pas cette fuite folle du train.

— Qu'est-ce donc, chauffeur, et où allez-vous ?

— Sombreker, complètement fou, veut faire le tour du monde avec sa Durance.

— Vous êtes blessé ?

— Ce n'est rien. Avez-vous par hasard, dans votre fourgon, une corde solide ?

— Oui.

— Passez-la moi.

Il tendit péniblement et prudemment le bras, prit la corde qu'on lui offrit, l'enroula autour de son corps, et se mit à ramper sur la première voiture des voyageurs, où se trouvaient Marie et son fils.

Il parvint, grâce à son expérience et aussi grâce à un bonheur inexpliqué, à atteindre le toit du wagon. Puis, et voici où sa tentative paraissait folle, impraticable, il attacha solidement sa corde à la saillie produite par la cheminée de la lampe qui éclairait chaque compartiment, et, sans autre point d'appui que celui-là, il se laissa glisser le long du wagon, dont il put bientôt ouvrir la portière.

Marie et Yvon étaient-là, Marie, tremblante, à genoux, serrant son fils dans ses bras, comprenant seule peut-être ce qui arrivait en ce moment, et devinant la cause des mystérieuses allures de son mari.

Chausang la salua et lui dit :

— Madame, votre mari vient de perdre la tête...

Marie cacha sa figure dans ses mains.

— Je ne sais qu'un moyen, reprit Chausang, de lui rendre la raison, et par conséquent de le sauver, de sauver en même temps tous les voyageurs et les voitures que la locomotive entraîne, de vous sauver vous-même avec votre fils. Je viens de tenter, pour accomplir ce dernier effort, un voyage comme je ne veux plus en faire de ma vie. J'ai sacrifié mon existence. Il faut vous sacrifier aussi. Donnez-moi votre enfant.

— Mon enfant ! s'écria la jeune femme, vous donner mon enfant ! Jamais ! C'est comme est fou, messieurs ! lui donner mon enfant ! ...

— Il le faut, reprit impérieusement le chauffeur.

— Qu'en voulez-vous faire ?

— Nous n'avons pas de temps à perdre en bavardages. Votre enfant et vous, et tous le monde, ça ne sera qu'une chair à pâté dans une demi-heure, si vous ne voulez pas le confier. Mourir pour mourir, ne vaut-il pas mieux tenter d'opérer, par sa vie insoumise, sur l'esprit de son père, un effet qui lui fasse comprendre son crime et qui le ramène à la raison ?

Marie, on le devine, Marie résista. Elle saisissait bien l'idée du chauffeur. Elle s'avouait même qu'il n'avait pas tort. Mais donner son enfant !

— Ne puis-je donc pas y aller à la place de mon fils ? hasarda-t-elle.

— Vous ! répondit le chauffeur avec un haussement d'épaules, je ne puis pas vous emporter dans mes bras comme cet enfant. Allons, venez, Yvon.

Yvon se laissa prendre sans étonnement.

Marie alors se cramponna à son fils et ne voulut pas le lâcher. Une scène horrible commença. Le chauffeur tenait à son idée, et il s'exposait à d'assez graves dangers dans son voyage d'aller-et-retour pour convaincre les plus entêtés qu'il la trouvait bonne. Il prit donc les trois ou quatre voyageurs placés dans ce compartiment de l'aider à arracher Yvon des bras de Marie, qui devenait folle.

On suit trop ce que l'instinct de la conservation peut faire naître de féroce dans le cœur de l'homme. Sur un radeau de naufragés, chacun considère son voisin avec des yeux affamés et ne voit en lui, le plus souvent, qu'un aliment qui durera plus ou moins. Dans ce

wagon, ces hommes, qui se sentaient à deux doigts de leur perte, virent une planche de salut dans cet enfant.

Brutalement, sans songer à complimenter le chauffeur sur l'excellence de son projet, sans dire s'ils le trouvaient bon, ils se jetèrent sur Marie comme des loups, et, avec cette puissance de muscles que donne quelquefois la peur, ils lui arrachèrent son enfant.

Elle cria, ou plutôt elle jeta un rugissement. « Ah ! bien oui ! Est-ce qu'on entendait quelque chose au milieu de ce vicarone produit par la marche du train et les sifflements aigus que Léger tirait toujours de sa machine ? Marie fut terrassée, attachée pieds et mains avec des monchoirs, reléguée dans un coin où un homme la maintenait enecore.

Pendant ce temps, Yvon, suspendu par le corps, la corde lui passant sous les aisselles, fut hissé dans ce wagon pour donner au chauffeur le loisir de remonter dessus sans embarras.

Une fois là, il attrapa l'enfant. Yvon ne pleurait pas. Ici l'entreprise du chauffeur devint impraticable. La colonne d'air offrait une telle résistance pour avancer dans la direction de la locomotive, qu'à peine si Chausang pouvait se tenir à genoux.

Yvon avait été mis à plat ventre, toujours attaché à la corde que tenait le chauffeur.

Trois fois celui-ci essaya de passer du wagon sur le fourgon ; trois fois il fut obligé d'y remonter. Tout à coup il se laissa de nouveau glisser sur le marche-pied, rentra dans le compartiment où était Marie.

— Mon fils ! s'écria anxieusement la pauvre femme.

Chausang ne lui répondit même pas.

— Monsieur, dit-il à l'un des voyageurs, vous avez-là, à côté de ce fusil, un bâton de boox qui sert de manivelle à un croc au fer. Prêtez-le moi.

— Le voici.

Il remonta alors sur le wagon, se pencha en avant et planta la pointe du croc de fer dans le bois du fourgon. En rampant, il atteignit le toit de cette voiture. De sa corde qu'il n'avait pas lâchée, il attrapa Yvon : le lui enfanta, sans peur ; exécutait tout ce qu'on lui disait. Ses grands yeux verts tiraient alors cet éclat aigu que Chausang avait si souvent remarqué chez le père.

Malgré le froid, Yvon et lui se trémoussaient jusqu'au bout du fourgon, du côté de la machine. On ne peut pas décrire la rapidité avec laquelle tout cela s'accomplissait dans les espaces.

Pour passer du fourgon sur la machine, nouvelle difficulté. Un homme moins patient que le chauffeur en eût fini en se laissant la crête sur la voie. Le croc ne pouvait marcher sur le fer du tender. Il fallut donc que Chausang le plantât encore dans le toit du fourgon, mais sur le bord, et de telle façon que le manche pendit verticalement. De cette manière, il pouvait se laisser glisser, car il se fallait plus songer à sauter sur le tender. Un chat eût été repoussé dans son étau par la colonne d'air.

Chausang fut donc obligé de se laisser aller le long de son bâton de boox jusqu'au tampon, sur l'un desquels il se tenait debout, prêt à monter enfin sur la locomotive, lorsqu'on entra dans un tunnel !!!

Malgré la vélocité du convoi, qui ne mit pas une minute à franchir cette obscurité, ce fut, je n'ai pas besoin de le dire, un horrible siècle de souffrance pour l'intrepide chauffeur.

Suspendu à son bâton, les pieds à peine appuyés sur une surface ronde à laquelle il n'osait se confier, n'y voyant pas, ne sachant ce que deviendrait Yvon, son seul espoir, pendant cette courte minute, se figurant à chaque bruit insolite que l'enfant était tombé, s'assurant qu'il tenait bien la corde et sentant le sang lui monter peu à peu à la tête et lui battre les tempes, il souffrait tellement, lorsque le jour revint, il parvint enfin sur la Durance avec Yvon dans ses bras, Chausang n'avait plus un seul cheveu noir : un homme de trente ans !

Mais ce n'était pas de cela qu'il pouvait s'apercevoir à pareil moment. Il fallait agir et agir vite. Par un miracle, tout avait tenu bon jusque-là ; malheureusement, une seconde de retard pouvait être la mort.

Sombreker était toujours ivre. Que dieu ? son ivresse aggravaait avec la rapidité du train. Chausang lui toucha brusquement l'épaule. Il se retourna, comme s'il eût été attaqué encoeur ; mais au lieu d'un ennemi il entrevit son fils, Yvon, son enfant bien-aimé. Le rayonnement de ses yeux prit de l'intensité. Sa poitrine se souleva comme pour un sanglot. Était-il enfin désarmé ?

Tendant sa main au chauffeur, qui croyait avoir réussi, Sombreker lui dit :

— Merci, mon ami, vous ne pouviez pas me faire de plus grande joie !

Puis il prit Yvon dans ses bras, le baisa au front, et le mit debout sur la locomotive. Dans ses yeux, d'ailleurs, pas une émotion. Il ne s'était pas aperçu de l'absence du chauffeur ; son enfant, survenant ainsi par un miracle qu'à coup sûr il ne s'expliquait pas, ne lui causa aucune surprise. Au contraire, on eût cru qu'il l'attendait pour le faire jouir du triomphe de la Durance.

On avait dépassé Tournus, puis Mâcon.

Chausang s'attachait les cheveux avec désespoir. Sa dernière espérance était envolée, son illusion suprême venait de s'évanouir. Sombreker n'avait pas été rappelé à la raison par la vue de son enfant.

(A continuer)

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Du vendredi 26 novembre au jeudi 2 décembre 1869 inclus.

NAVIRES DE COMMERCE ENYRÉ.

11 nav. des navires Fire Fly, de 195 ton., cap. Chapman, ven. de San Francisco par le paquebot; 2 paqueb. MM. Goupille, français, Richards et Lohst, allemands.

NAVIRES DE GUERRE SORTIS.

1 nav. l'Allice Mègre, commandée par M. Aube, capitaine de frégate, all. à Valparaiso.

NAVIRES DE COMMERCE SORTIS.

26 ton. Col. de Borden Taborau, de 31 ton., cap. Poitia, all. à Raïatea; 1 paquebot indigène. 23 ton. Big-pouit américain Timandra, de 120 ton., cap. Higgins, all. à Manihi; 1 paqueb. M. Chapman, américain.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE GUERRE.

21 cont. Frégate à hélice Duchayot, commandée provisoirement par M. Franquet, capitaine de frégate. 6 nav. Transport à voiles Furgale, commandé par M. Desportes, lieutenant de vaisseau.

DE LOCAL.

24 nav. Côté local. Nav. de 41 ton., pat. Lagueux.

DE COMMERCE.

25 cont. Cof. anglaise John Burgooyne, de 111 ton., cap. Dunn. 7 nav. Big anglais Teaura, de 222 ton., cap. Bowles. 43 nav. Trois-mâts-berque du Protet, Ionata, de 174 ton., cap. McLean. 24 nav. Cof. au Protet. Anesia, de 50 ton., cap. Rankin. 17 cont. Big anglais Fire Fly, de 159 ton., cap. Chapman.

ANNONCES ET AVIS DIVERS.

DERNIER AVIS.

Le greffier du tribunal de première instance agissant comme tribunal de commerce des Étais du Protectorat, assigné, à l'honneur de présenter les cotisations à la faillite Alfred-Walcy Hest qui résident à Tahiti et Moorea, que, s'ils ne se présentent pas, mercredi 8 décembre courant, et à 8 heures du matin, en la chambre dudit tribunal, pour faire vérifier leurs cotisations et les affiler, ils seront considérés comme forclos; mais leurs fonds de procures eussent présenter des procurations en mandats dément enregistrés. — 293-464-c. Par ordet. TH. VAN DER VEENE.

DE PAR L'EMPEREUR, LA LOI ET JUSTICE

Vente par autorité de Justice. — On fait savoir que le mercredi 8 décembre 1869, heure de midi, sur la place du marché de la ville de Papeete, il sera procédé à la vente, par autorité de Justice, des effets, meubles et objets mobiliers appartenant au sieur Pierre-Gabriel Tronçon, agent d'affaires. Le tout payable au comptant, avec six pour cent en sus pour les frais de vente. — 294-464-c. L'ANALISTE, G. NEPVEUR.

POUR COPIES DE QUI DE DROIT.

EN ACCORD DE VIRE ET RAY CONCIER.

M. D. Poole, commissaire-priseur, vendra, le mardi prochain, 7 décembre, à midi, par ordre de M. J. Keen, exécuteur testamentaire de feu capitaine J. Clarke, l'après-jugement du tribunal de première instance, en date du 30 novembre 1869, les articles suivants: savoir: Meubles.

M. D. Poole, licensed auctioneer, will sell on Tuesday next, the 7th of December, at 12 o'clock, by order of M. J. Keen, executor of the late captain J. Clarke, deceased (a judgment having been given by the Tribunal of first instance dated the 30th November 1869), as follows: Furniture.

- Furniture. Mirrors, Chesses, Pantaloons, Mousseline, Belle et bride, Mallets, Folders, Vêtements, Indiennes, Etc., etc., etc.

- Furniture. Trussers, Mattings, Prints, Sa-à-à et brilles, Trunks, Grockery ware, Clocks, Looking glass, Etc., etc., etc.

La vente aura lieu dans l'ancien magasin du commissaire-priseur. — 295-464-c.

The sale will take place at the store formerly occupied by the auctioneer.

L'assignation est sur le point de quitter le pays pour se rendre aux Étais Unis d'Amérique. Il invite ses débiteurs à venir solder leurs comptes dans un délai qui ne peut dépasser le 1^{er} janvier 1870. Les personnes envers lesquelles il serait redevable sont personnellement priées de se présenter pour le règlement de leurs créances. J. H. BOYD. Papeete, le 4 décembre 1869.

The undersigned will leave the island soon for the United States, and requests all persons indebted to call and pay their respective accounts on or before the first of January next; and all having claims are desired to present them for settlement. J. H. BOYD. Papeete, Dec. 4, 1869.

Les indigènes qui ont vendu des terres à M. Brander dans le district de Mahina sont invités à se rendre dans ledit district pour assister à l'arpentage de ces terres et monter leurs limites; ce travail doit être achevé le semaine prochaine. — 297-464-c.

Those persons who have sold land to M. Brander in the Mahina district are invited to attend the surveying of these lands and to set their boundaries; this work must be completed next week. — 297-464-c.

Les créanciers de la succession J. Lamphar sont priés d'envoyer leurs notes à P. Horley, à Aitamao. — 296-376-c-1.

The creditors of the late J. Lamphar are requested to send their claims to P. Horley, Aitamao. — 296-376-c-1.

UN VENTE A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT, avenue Sainte-Anne. LE MESSAGEUR DE TAHITI, feuille hebdomadaire, paraissant tous les samedis à 2 heures du soir. Prix du numéro.

PREX DES ANNONCES: Pour les 30 premières lignes, 10 lignes. 0 fr. 30 par six mois. 0 00 au-dessus de 30 lignes, les lignes. 0 25 Trois mois. 0 00 Annonces renouvelables, moitié prix.

LE BULLETIN OFFICIEL DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE. Prix, le numéro. 1 fr. 00 (Les conditions d'abonnement sont les mêmes que pour le Messager.) (Les demandes d'abonnement et les annonces doivent être adressées au sous-chef de l'imprimerie, ainsi que les divers travaux à exécuter pour le compte des particuliers.)

VENTE OU LOCATION DE TERRES. — BOO RAA E TE TARAU RAA FENUA

S. M. le Reine est dans l'intention de vendre à M. Moses Lawrence la terre Maracetau, sis dans le district de Paea et inscrite au n° 69. 298

Te opua nei te valine rau a Arifinoonechla Peharau a Maracetau, e tia i Paea, i te heo atu a Miti Noose Lawrence i na fenua rau a Ahu e Te-Ithumana, te vai i rito i te matafenua rau i Paea e tomite hia i le n° 69. 298

L'indigène Arifinoonechla Peharau a Maracetau, domicilié à Papeete, est dans l'intention de vendre à M. Moses Lawrence les terres Aho e Te-Ithumana, sisées dans le district de Paea et inscrites au n° 538 et 688. 299

Te opua nei te valine rau a Arifinoonechla Peharau a Maracetau, e tia i Paea, i te heo atu a Miti Noose Lawrence i na fenua rau a Ahu e Te-Ithumana, te vai i rito i te matafenua rau i Paea e tomite hia i le n° 538 e 688. 299

L'indigène Huitooa a Amara, domicilié à Paea, est dans l'intention de vendre à M. D. Byron les terres Puniapoi, Fane, Teamama, Taofa, Tepehotaha, Tauau, Orohau, Teoiti, Tererera et Monopie, sisées dans le district de Mataiea et enregistrées sous les nos 282, 418, 421, 493, 543, 548, 510; 429, 545 et 526. 300

Te opua nei Huitooa a Amara, e tia i Paea, i te heo atu a Miti D. Byron i na fenua rau a Puniapoi, Fane, Teamama, Taofa, Tepehotaha, Tauau, Orohau, Teoiti, Tererera o Monopie, te vai ana i te matafenua rau a Mataiea e tomite hia i le mau n° 282, 418, 421, 493, 543, 548, 510, 429, 545 e 526. 300

L'indigène Techooti Marae a Taufitu, domicilié à Papeete, est dans l'intention de vendre à M. Louis la terre Aitavau, sisée dans le district de Paea et inscrite sous le n° 302, au nom de M. de Moens à Paris. 301

Te opua nei Techooti Marae a Taufitu, e tia i Papeete, i te heo atu a M. Louis i te Aitavau, e taofa i te matafenua rau e tomite hia i le n° 302, i le loa o Moens a Paris. 301

L'indigène Taea Teapohere, domicilié à Papeete, est dans l'intention de vendre à M. Louis la terre Aitavau, sisée dans le district de Paea et enregistrée sous le n° 694. 302

Te opua nei Taea Teapohere, e tia i Papeete, i te heo atu a M. Louis i te fenua rau a Aitavau, e taofa i te matafenua rau e tomite hia i le n° 694. 302

L'indigène Pito Tiaipoi a Pouri, domicilié à Paris, est dans l'intention de vendre à M. Brander la terre Vaifouanua, sisée dans le district de Paea et inscrite sous le n° 694. 303

Te opua nei Pito Tiaipoi a Pouri, e tia i Paris, i te heo atu a M. Brander i te fenua rau a Vaifouanua, te vai i te matafenua rau i Paea e tomite hia i le n° 694. 303

L'indigène Aitidoro a Ori, demeurant à Papeete, est dans l'intention de vendre à Arifinoana S. (veuve Salmon) la terre Abahataete, sisée dans le district de Papeete. 304

Te opua nei Aitidoro a Ori, e tia i Papeete, i te heo atu a Arifinoana S. (veuve Salmon) i te fenua rau a Abahataete, te vai i te matafenua rau a Papeete. 304

L'indigène Tirahe a Fano, demeurant à Paris, est dans l'intention de donner ou localiser à Tamihana à Napeure la terre Manamau, sisée dans le district de Paea et enregistrée sous le n° 218. 305

Te opua nei Tirahe a Fano, e tia i Paris, i te heo rau a Manamau a Tamihana à Napeure, te vai i rito i te matafenua rau i Fano e tomite hia i le n° 218. 305

ENREGISTREMENT DE TERRES. — TOMITE RAA FENUA.

L'indigène Arifinoonechla Peharau a Maracetau, domicilié à Papeete, est dans l'intention de faire inscrire en son nom les terres Teoehuhun e Hill, sisées dans le district de Paea et enregistrées sous les nos 688 et 689, au nom de Terinaivahora Peharau a Maracetau et Roehape a Pohuetia, tous deux décédés. 305

Te opua nei te valine rau a Arifinoonechla Peharau a Maracetau, e tia i Papeete, i te tomite i teoehuhun e Hill, i te vai rito i te matafenua rau i Paea, e tia i tomite hia i le n° 688 e 689, i le loa o Terinaivahora Peharau a Maracetau e Roehape a Pohuetia, i popohé ac ac. 305

L'indigène Teihotou a Aroa, dit Ravari, demeurant à Papeete, est dans l'intention de faire inscrire en son nom les terres Aho, sisées dans le district de Paea et enregistrées sous les nos 1602, au nom de Teomahata a Paraitia, tous deux décédés. 306

Te opua nei Teihotou a Aroa, oia hoi Ravari, e tia i Papeete, i te tomite i toa iou iou i te tapu fenua rau a Aho, te vai i rito i te matafenua rau i Paea e tomite hia i le n° 1602, i le loa o Teomahata a Paraitia, i popohé ac ac. 306

Paquebots-Poste Français. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

Service de Saint-Nazaire à Colon-Aspinwall AVEC ESCALES A FORT-DE-FRANCE (MARTINIQUE) ET A SAINTS-MARTHE (ÉTATS-UNIS DE COLombie). Correspondances à l'Isleth 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.