



proprement, descendant à Takova, seigneur de son royaume et son nom des divers districts de sa famille, — au sujet de la sorte l'habit.

Alors, au l'appel interprété par Terini, s'élève un air de régularité dans la parole.

La femme leur habituelle le reçoit.

Et entendant au loin, après en avoir délibéré.

Attendu qu'il résulte des débats et des circonstances du procès que la limite entre les terres Tuto et Teranganora était primitivement fixée par des bornes qui existent encore :

Par ces motifs.

Met à néant le jugement du conseil de district de Takova, en date du 29 octobre 1868, et décide que les bornes anciennement plantées entre les terres Tuto et Teranganora serviront de limite à ces deux terres, et que chacune d'elles s'étendra dans la partie où elles sont limitrophes jusqu'aux bornes sus mentionnées ;

Rit, en outre, que les dépens de première instance et d'appel, rentreront à la charge de Farus à Horiri, qui succombe en ses présentations.

mai : — e o Farus a Horiri tana, e futa futa, e fia i Takova, o te rava i teie oia pa ma toa ho, e ma te va i tei oia ma te va pa fai, — e te futa ra ma Tuto.

I te ho ra e, e men tan mai i te ho ra o te ho ra sa a Terini a Tuto.

Te futa i ho nei i te e haava ras rahi Tahiti :

E ma te futa na i ho i te tomo o oia, la oia tana i ma i ma i : I te ho ra e, e ma te va i te mau para i fute ho, o te oia e taa i na futa ra o Tuto e o Teranganora, au taa ho la ma toa ho, na rito i te mau fua i futa ho, e te va i na mai nei i teie nei :

No tei reira mau mea.

Te futa ra nei i te oia i futa ho i te a pa ra ma tana ma no Takova, i te 29 août 1868, e tei ho ra mai nei, e te futa nei oia, e te mau fua oia i ma i na maua ho, i ripo i na futa ra o Tuto e o Teranganora, o te oia ho i a i ripo i tana na futa ra, e e mot tana na futa ra i te rahi e toa atu ai i te ho futa e haca ra ma mai ai e toa i fa i na i na mei :

Te futa na to nei e, o te tisme no te rava ras matama o te ho ra sa 'to ho, na i Farus a Horiri i a e mau, no te mea e, aore i rona tana tana i ma ra.

FIN DE LA 1<sup>re</sup> SÉRIE

## PARTIE NON OFFICIELLE

L'après-midi, le 25 décembre 1869.

Une belle végétation avait suivi les pluies de la fin de novembre et du commencement de décembre. Cependant, après quelques chauds rayons, on remarqua qu'à certaines places jaunâtres faisant taches sur les beaux tapis de verdure qu'on avait sous les yeux. On crut d'abord que des chevaux errants faisaient des visites nocturnes à des cultures de patate et les démolissaient en les privant de leur nourriture pendant la saison sèche. Mais le mal gagnant de jour en jour, on finit par regarder de plus près, et l'on fut tout surpris et presque épouvanté d'apercevoir des armées innombrables de chenilles se mouvant sur le sol. Chaque brin d'herbe était surmonté d'une larve, qui ne s'abandonnait qu'après l'avoir desséchée et fêlée. Le spectacle de cette œuvre de mort qui se poursuivait silencieusement avait quelque chose de sinistre : on comprenait la puissance des infériorités petits, auxproux le nombre donne la victoire. Bien des récoltes de foin sont épuisées, sinon anéanties. La place de l'hôtel du gouvernement, assez spacieuse cependant, a vu déverser son beau gazon en moins de trois ou quatre jours : elle a maintenant l'aspect qu'elle pourrait avoir après six mois de chaleur intense. Là où la végétation est nombreuse, elle semble tenir en échec l'armée envahissante et garnir les lieux qu'elle habite. Ainsi la cour de l'imprimerie, qui n'a pas de poutres, représente l'image de la désolation, tandis que le parterre d'un établissement du voisinage, qui en possède, a encore toute la fraîcheur du printemps. La consommation extraordinaire faite cette année de ces utiles chasseurs d'insectes a laissé à ces derniers le champ tout à fait libre. De très-anciens résidents de l'île n'ont pas souvenir d'une pareille calamité. Le phénomène serait donc digne de remarque, et mériterait de provoquer les recherches des hommes compétents sur les causes qui l'ont produit.

### INCENDIE À BORDEAUX.—TRAITS DE DÉVOUEMENT.

Le Journal de Bordeaux mentionne en ces termes quelques-uns des traits de dévouement et d'énergie qui ont été accomplis pendant la nuit dévastée du 28 au 29 septembre :

Le Tourny, complètement en flammes, suivait le courant et allait se jeter sur les Transatlantiques. Plusieurs petites escales se ruinaient, essayant de croquer un grappin sur cette gaffe incendiaire, mais le bois enflammé cédait toujours ; le péril était imminent. Enfin, une des Gaudes, plus heureuse, parvint à introduire un grappin dans l'anneau du gouvernail ; adieu alors des Héroldes, elle put entrainer ce foyer jusqu'à Quercy, l'échouer sur un banc et éviter ainsi de nouveaux malheurs.

Vers 1 heure 1/2 de la nuit, une carcasse enflammée, dérivant au courant, vient tomber sur les digues qui font face à la rue Rorie, à l'extrémité des terrasses situées en voie de formation.

Un grand trois-mâts américain et un trois-mâts français sont pris en travers par cet immense foyer, et les deux navires commencent à flamber. À la vue de ce nouveau danger, l'épouvante s'empare de tous les navires environnants, ils lâchent leurs corps morts à la hâte, se tassent les uns sur les autres, et au nombre de dix ou douze, se mettent à dériver en masse, s'écrasant mutuellement, causant leurs vergues, brisant leurs mâtures ; à tout pris il fallait fuir l'incendie.

Pendant ce sinistre, la population des Chartrons, qui encombraient les quais, est bien vite couverte par la sécurité du quartier étant compromise. Alors, tous l'influx des plus vives émotions avec un élan unanime, des amarrés sont éloignés, quelques hommes audacieux descendent dans une embarcation ; on cherche à amarrer le brûlot et à l'échouer sur les empiètements de la digue. — D'un

autre côté, cinq ou six cents personnes se jettent sur une haussière frappée à l'arrière du trois-mâts le plus compromis, et tout le monde hale d'un seul élan avec une énergie que rien ne peut fatiguer.

L'excitation est si comble que se voit nouveau navire s'enflammer, les quinze ou seize piques derrière, et qui ne forment plus qu'une masse insupportable, veut brûler à son tour.

Enfin, le navire cède ; il a remis ; l'énergie a triomphé du désastre, et c'est au milieu des hurrahs frénétiques de cette foule courroucée que l'avant se dégage du brasier. Deux pompes arrivent à l'aide, et le bâtiment est sauvé.

Une heure après, la même carcasse enflammée, que l'on n'était pas parvenu à éteindre, s'est de nouveau par le courant, s'échoue et va jeter de nouveau l'épouvante au milieu de la rade.

Après avoir accablé et flambé en passant un groupe de cinq ou six navires littéralement collés ensemble sur les digues, le ponton de bateaux du Havre et le canal de débarquement des Gaudes, il s'arrête encore et vient butter dans une impasse formée par cinq ou six navires, à la hauteur de la rue Lombard.

Le danger a repassé, le travail recommence. Le navire en feu est saisi par l'avant. Une haussière est fixée à un anneau d'amarrage, on bat à la terre, on en est maître non fois encore. Mais l'ennemi ne peut résister à la force du courant ; tout casse, et le foyer reprend sa dérive. Quelques hommes sautant dans une embarcation, une nouvelle haussière est conduite à l'arrière, amarrée sur les ferrures du gouvernail ; et mille bras balent encore à tirer cette poutre deux fois saisi et deux fois arrachée.

Grâce au ciel, ces derniers efforts sont couronnés de succès, et la masse dorénavant immobile peut braver à son tour sous les yeux de toute cette population heureuse d'avoir ainsi sauvé des flammes tout ce grand et riche quartier des Chartrons.

Les navires suivants appartenant au port de Bordeaux ont été totalement brûlés :

Trois-mâts *Moire*, capitaine Charraud, allant à Montevideo, avec son chargement complet ;

Trois-mâts *Touray*, capitaine de Broglie, allant à Buenos-Ayres, avec son chargement complet ;

Trois-mâts *Leconteur*, capitaine Quiron, allant à Montevideo, avec son chargement complet ;

Trois-mâts *Chariotte*, capitaine Geoffroy, sans destination (vide) ;

Trois-mâts *Orizac*, capitaine Lereb, allant à la Vera Cruz, avec son chargement complet ;

Trois-mâts *Pionnier*, capitaine Comand, allant à Guayaquil, avec quelques tonneaux de marchandises à bord ;

Trois-mâts *Charlemagne*, capitaine Audouin, allant à Buenos-Ayres, avec la moitié de son chargement ;

Trois-mâts *Daumesnil*, capitaine Lereb, allant à la Vera Cruz, avec son chargement complet ;

Trois-mâts *Panama*, capitaine Arbonin, arrivé de Carmen, ayant à bord des trois-quarts de son chargement ;

Voici les navires appartenant à divers ports :

Trois-mâts de Nantes *Ulysses*, capitaine Chauvelon, allant à Maurice, ayant à bord 300 tonneaux de marchandises ;

Trois-mâts de Nantes *Christine*, capitaine Joseph, allant à la Martinique et ayant à bord les trois quarts de son chargement ;

Trois-mâts du Saint-Servan *Unio*, capitaine Chollat, allant à Buenos-Ayres (tout un côté brûlé) ; il n'avait encore rien à bord ;

Golette italieenne *Ariel*, capitaine Scarpa, arrivé de Trieste, ayant encore à bord quelques milliers de bouilles ;

Brick espagnol de Bilbao *Chomén*, capitaine Abella, allant à la Havane, ayant encore rien à bord ;

Golette norvégienne *Progrès* (on l'a dit également totalement perdue).

Plusieurs autres navires ont reçu des avaries plus ou moins graves :

Les trois-mâts de Bordeaux *Jeune France*, capitaine Hén ;

Le trois-mâts de Nantes *Josephine-Marie*, capitaine Berto ;

Ont été légèrement atteints :

Les navires *Marguerite*, *Niger*, *Cuivreazur*, *Maréchal Pétisier*, *J.-B.-D. Podenas*, *Souveraine* et *Confiance*.

On ne signale encore aucun cas de mort, mais deux marins ont reçu des brûlures graves.

Les pertes approximatives s'élèvent à un minimum de 6 millions. De nombreux bateliers sont ruinés.

Les journaux de Bordeaux ont ouvert une souscription en faveur des victimes du désastre. Ils invitent leurs confrères de tous les pays à s'associer à cette souscription.

### FAITS DIVERS

On se préoccupe fortement en Grèce du projet de percement de l'isthme de Corinthe, dont le largeur n'est que de cinq kilomètres. Les dépenses sont estimées 12 millions. L'établissement allégerait au moins de quatorze heures le trajet de Marseille à Constantinople, et de vingt heures celui de Trieste à la même ville.

Le percement de l'isthme de Corinthe est à l'ordre du jour. L'idée du percement de l'isthme de Corinthe n'est pas nouvelle ; Néron avait même fait commencer un canal dont les restes ont été retrouvés par les ingénieurs qui se sont occupés de ce projet. Un ingénieur cretois, M. Léonidas Lyghonios, homme de mérite, directeur des travaux du barrage du Nil, a, dans un travail spécial, approfondi la question. Il a même, il y a environ huit ans, proposé au gouvernement turc l'entreprise de ces travaux, ainsi qu'il apparaît d'un rapport adressé par lui au cabinet d'Athènes de cette époque.

Malheureusement, c'était alors le moment où l'on niait le plus résolument la possibilité de la réussite du canal de Suez. M. Lyghonios dut renoncer à l'espoir de former une société financière qui l'appuyât de ses capitaux.

Un étonnant charme de serpents opère ce moment dans le Jura : c'est un jeune homme d'Essin, âgé d'une trentaine d'années et nommé Georges D... Depuis sept ou huit ans, il se livre avec un soin soigné à la destruction des reptiles malfaisants. Cette année, dans plusieurs villages du canton d'Arinthod, il a pris, on voit, du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> août, à 500 p. près, d'autres serpents. Derrière, il faisait une entrée triomphale à Arinthod, tenant une perche au tour de laquelle étaient enroulés de nombreux serpents fasciés par son pouvoir magnétique.

Il y a quelques temps, des touristes de Châtena avaient passé la nuit dans le village de la résidence de M. Dickens, Gad's Hill, dans le Hampshire.

Cette nuit-là, on a rencontré tout à coup deux ours que l'on a vu dans la maison de M. Dickens; un des jeunes gens s'est précipité, pour jeter légèrement de l'eau, et alors la danse de l'ours a commencé dans la danse des ours et il se mit de la partie.

En vain les montreurs d'ours voulurent empêcher ce jeu fou de faire des grâces avec ces vils compagnons; il rivalisait de gentillesse avec les ours. Enfin, pour éviter de le forcer à se retirer, un des montreurs eut la dangereuse idée de démolir un des ours. La danse n'en continua pas moins très-animée, très-drole, très-amusante.

Une foule immense était accourue pour voir ce spectacle insolite, à la fois amusant et bouffon. M. Dickens, voyant la tournure sérieuse que prenait l'affaire, accourut, et il commença d'aider à repousser l'ours, puis il adressa à la foule un speech amusant, à sa manière, et il parvint à rétablir l'harmonie entre les montreurs d'ours et le jeune homme qui avait figuré dans cette danse grotesque, s'exposant à être croqué. (Sax).

— Le *Messager de Cronstadt* raconte l'épisode suivant qui se rapporte au récent séjour de l'empereur à Trévis.

Les exercices avaient eu lieu sur les eaux de la S. Majesté, sur le *tronobol*, frigate dont l'équipage compte dans ses rangs les élèves de l'école de marine. Quand les exercices furent terminés, ces élèves sollicitèrent l'autorisation de ramener eux-mêmes l'empereur dans le grand caucot impérial, à bord de l'*Etendard*. Cette autorisation leur ayant été gracieusement accordée, les jeunes gens se précipitèrent vers l'embarcation, chacun cherchant aussi vite qu'il le pouvait à prendre place sur les bancs des rameurs. Puis le grand caucot impérial, ayant embarqué S. Majesté et les grands-ducs, se dirigea vers l'*Etendard*, escorté de deux autres chaloupes montées par des matelots de l'équipage des marins de la garde, dont la force athlétique est bien connue.

Nécessairement la chaloupe impériale, sur laquelle les élèves manœuvraient les avirons, ne pouvait fournir sa course avec la vitesse que de vigoureux matelots imprégnés aux canots de l'escorte, et pendant une fois, durant le trajet, on fut obligé, sur ce point, de mettre les rames au repos, afin de régler le marche de ces embarcations sur celle du grand caucot qui conduisait l'empereur.

Pour tant les mouvements des rameurs à bord de la chaloupe impériale se faisaient avec une précision si parfaite, que les personnes qui suivaient de loin la marche de ces embarcations ne savaient comment s'expliquer la lenteur relative avec laquelle le grand caucot paraissait avancer. Le plus inquiet de tous fut le commandant du yacht impérial, M. Golowatchow, aide de camp de S. Majesté. Il présentait, en effet, que des hommes de son équipage étaient aux avirons.

La perplexité devint générale à bord de l'*Etendard* ne tarda pas à se dissiper à l'approche du cortège. Les jeunes gens étaient au comble de la joie.

Et montant sur le pont du yacht, l'empereur donna l'ordre de servir aux rameurs un verre de vin de champagne par tête, un déjeuner et force London.

Immédiatement, un chandron de cuivre fut apporté. On y versa le contenu de quelques bouteilles de champagne, et chaque élève en but sa rasade. Ensuite, les rameurs de S. M. eurent un splendide déjeuner avec une profusion de fruits et de friandises.

Un de nos peintres restaurateurs de Paris, M. P. Jacques, vient de faire une découverte qui intéresse au plus haut degré quelques-unes de nos grandes industries : celle des étoffes et celle de la ganterie. Il aurait trouvé le moyen, inutilement cherché depuis quinze ans environ, de décolorer l'albumine du sang et de l'amener à remplir l'album ne obtenu par les œufs.

On comprendra l'importance de la découverte en question quand on saura que, par an, les deux industries citées plus haut consomment de 5 à 6 millions de plumes. Cette découverte est donc à la fois un progrès pour l'industrie et un profit pour l'économie domestique, puisqu'elle va certainement faire diminuer le nombre des œufs employés dans l'industrie et en rendre une quantité considérable aux ménagères.

— La compagnie Anglo-Américaine des Câbles transatlantiques fait annoncer que les dépêches entre la France et New York, expédiées par voie de leurs câbles, seront taxées aux mêmes prix que ceux annoncés par la Société du Câble transatlantique français, c'est-à-dire à raison de 37 fr. 50 par câble mots et de 3 fr. 75 par chaque mot en plus.

## LE PRIX DE L'IMPERATRICE A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE.

Sa Majesté l'Impératrice, obéissant à un sentiment de généreuse libéralité et à des vues élevées et patriotiques, vient de fonder, à la Société impériale de géographie, un prix annuel et perpétuel de 10,000 francs, qui ne pourra être décerné qu'à un Français.

Nous annonçons récemment cette libérale disposition ; nous venons aujourd'hui en faire ressortir le caractère, et par l'examen du programme émané de Sa Majesté elle-même, rechercher quelle pensée s'est levée à l'esprit du moment de prendre spontanément cette détermination généreuse.

Notre examen ne sera pas superficiel, car le goût des connaissances géographiques est si peu répandu en France, que l'on éprouve une légère surprise à l'idée que des encouragements, descendus du trône, peuvent, en s'adressant à cette science dédaignée, présenter un intérêt national et concourir efficacement à la grandeur du pays. La géographie pourtant n'est rien moins que la description de la terre, dont les hommes se disputent la possession et les produits avec une si grande ardeur. Cette science a pour mission de dessiner le tableau dans lequel se meut l'activité humaine, d'ouvrir aux empires des horizons nouveaux, de rapprocher les peuples en leur traçant au travers du monde de nouvelles routes commerciales, comme firent les Colomb, les Vasco de Gama et les de Lesseps.

En effet, sans la connaissance de la géographie, M. de Lesseps n'aurait pu percer l'isthme de Suez, car il aurait ignoré qu'une

langue de sable empêchait seule les flots de la Méditerranée de se joindre à ceux de la mer Rouge ; Napoléon n'aurait pu remporter ses immortelles victoires, faute de pouvoir arriver au point décisif plus vite que ses adversaires. Il n'aurait pas franchi le Saint-Bernard pour tomber à Milan, sur les débris de Mélas stupéfait ; il n'aurait pas pris l'Al à revers ; en un mot, il ne serait pas immortel.

Sans notions géographiques, il n'existerait pas de commerce entre les peuples, car le commerce, c'est uniquement le déplacement des produits, et ce déplacement suppose la connaissance des lieux parcoures.

Toute voie qui relie les hommes, depuis le sentier qui réunit deux villages jusqu'au chemin de fer qui joint deux capitales, et au steamer qui rapproche deux continents, est l'application de notions géographiques acquises par l'instinct ou découvertes par la science.

D'autre part, le déplacement de l'une seulement de ces grandes routes du monde, dit à de nouveaux travaux géographiques, entraîne la ruine des États et crée des prospérités nouvelles.

Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance, et les républiques italiennes sont frappées à mort, car elles perdent le monopole du commerce des Indes.

Par contre, les États riverains de l'Atlantique, le Portugal, la Hollande, l'Angleterre, la France s'enrichissent successivement.

Aujourd'hui la mer Rouge et la Méditerranée se touchent, et avant un siècle les rivaux de cette dernière mer auront reconnu leur prépondérance commerciale. Toutefois, celle-ci ne sera plus exclusive, car il y a maintenant l'Amérique, l'isthme de Panama qui sera percé un jour, et au delà le Pacifique, monde nouveau, appelé à d'immenses destinées commerciales, à peine entrevues en ce moment.

Ainsi, deux ou trois faits géographiques, accomplis à quelques siècles d'intervalle, suffisent à ébranler les États en agitant leurs richesses économiques, base première de leurs forces, ou bien, au contraire, à porter au premier rang ceux que leur position géographique plaçait naguère au dernier. Et il pourrait se rencontrer des personnes qui considéreraient la géographie comme ne présentant qu'un intérêt spéculatif !

Non ! le prix de l'Impératrice a pour but d'encourager une science dont les applications sont constantes et fécondes, une science où la France a besoin de faire des progrès considérables, car elle s'est malheureusement laissée devancer par l'Angleterre et par l'Allemagne.

Aussi concevons-nous que l'Impératrice ait voulu fonder un prix national qui ne puisse être décerné qu'à un Français. Elle a montré ainsi sa parfaite entente de la situation, dans notre pays, de cette branche importante des connaissances humaines qui n'a pas une chaire publique où elle soit enseignée.

Les considérations élevées et générales sur lesquelles nous nous sommes étendus ont été visiblement présentes à l'esprit de l'Impératrice lorsqu'elle a tracé les conditions qui devront présider à la distribution du prix.

Ce prix sera décerné « pour le voyage, la découverte, l'ouvrage, le travail ou l'entreprise qui aura été jugé le plus utile, soit au progrès ou à la diffusion de la science géographique, soit aux relations commerciales extérieures de la France ».

Ainsi, trois pensées aiment l'Impératrice : faire progresser la science pour elle-même, en provoquer la diffusion, et pousser à son application, qui se résume dans le développement des relations commerciales extérieures de la France.

On peut attendre l'un ou plusieurs de ces trois grands résultats par un voyage, par une découverte, par une œuvre, un travail ou une entreprise.

L'ampleur de ce programme comprend, on le voit, les œuvres les plus diverses, car il permet de récompenser le progrès, sous quelque forme qu'il se présente.

Concourront également pour le prix de l'Impératrice : le voyage qui aura ouvert de nouveaux champs à la civilisation et de nouveaux débouchés au commerce ; la découverte géographique qui aura accru nos connaissances, soit dans le domaine de la science pure, soit dans celui de son application ; l'invention qui, par des méthodes nouvelles, facilitera les calculs du cabinet ou les opérations sur le terrain ; toutes les découvertes qui perfectionneront les procédés graphiques et chimiques appliqués à la reproduction des cartes ou des dessins ; les ouvrages, les livres, les atlas, les travaux de toute nature ayant pour objet la géographie et les sciences qui s'y rattachent ou l'histoire de ces mêmes sciences ; les travaux géographiques, les travaux astronomiques et cosmographiques dans leur application à la connaissance du globe ; ceux relatifs à la navigation, au régime des eaux et de l'atmosphère, et à toutes les sciences qui contribuent à nous faire connaître la terre, dont la géographie est la description.

Enfin, et c'est ici qu'apparaît visiblement l'esprit libéral et novateur du programme, concourront également avec les entreprises scientifiques celles dont l'objet sera commercial, industriel, colonisateur, celles qui tendront à rapprocher les peuples en supprimant les distances, pourvu toutefois qu'elles soient grandes par elles-mêmes, utiles à la France, et que leur point de départ réside dans les connaissances géographiques.

La latitude laissée à la Société impériale de géographie est donc considérable, et la confiance de Sa Majesté en son impartialité est entière.

Archives PF-Messenger-25/12/1869