

# LE MESSENGER DE TAHITI.

Journal Officiel des Etablissements français de l'Océanie,

PARAISANT TOUTS LES SAMEDIS A 3 HEURES DU SOIR.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana mau 13 Iuani 1873.

MAHANA 21. — N° 26.

PREX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):  
 Un an ..... 15 fr.  
 Six mois ..... 8 fr.  
 Trois mois ..... 4 fr.  
 En numéros : 25 centimes.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser  
 au Directeur du Journal.  
 IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

PREX DES ANNONCES (au comptant):  
 Les 25 premières lignes ..... 50 c. la ligne  
 Les 26<sup>es</sup> lignes et au-delà ..... 25 c. la ligne  
 Les annonces répétées se paient à moins d'après la  
 première insertion.

## SOMMAIRE.

**PARTIE OFFICIELLE.** — Circulaire ministérielle relative aux passagers de la marine voyageant sur les paquebots français ou étrangers. — Matières. — Avis administratifs.  
**PARTIE NON OFFICIELLE.** — Bulletin télégraphique. — Faits divers. — La fin du monde. — Annonces hydrographiques. — Soumissions pour l'indemnité de guerre. — Mouvements du port de Papeete. — Annonces.

## PARTIE OFFICIELLE

**Notification de questions relatives aux passagers de la marine voyageant sur les paquebots français ou étrangers.**

LE MINISTRE DE LA MARINE A MM. LES GOUVERNEURS ET COMMANDANTS DES COLONIES, ETC.

Versailles, le 11 novembre 1871.

Messieurs, — Le nombre des officiers, fonctionnaires et agents de la marine qui prennent passage sur les paquebots, soit pour se rendre aux colonies, soit pour rentrer en France, s'est accru notablement depuis quelques années en raison de la rapidité avec laquelle les traversées s'effectuent et des facilités que présentent les communications par suite de la création des nouvelles lignes maritimes.

Le moment me semble donc venu de vous faire connaître la situation qui convient de donner à certaines questions relatives aux passagers sur les paquebots français ou étrangers et aux frais de séjour à allouer aux passagers qui, en cours de voyage, séjourneront à l'étranger.

Tel est l'objet de la présente circulaire, dans laquelle je vais examiner certaines des questions que vous devez vous être déjà posées d'opinion en l'absence de règles positives sur la matière.

1<sup>re</sup> Familles des officiers, fonctionnaires, ou agents voyageant seuls sur les paquebots français.

Des tentatives ont été faites par le département de la marine dans le but d'obtenir une solution favorable, en ce qui concerne la question du transport des familles voyageant seules à bord des paquebots et qui avaient toujours bénéficié de la réduction de 30 p. 100 accordée aux passagers du gouvernement.

Les compagnies se sont pourvues au conseil d'Etat contre la décision du ministre de la marine qui refusait de rembourser, au prix du tarif plein, les frais de passage des femmes ou enfants de fonctionnaires qui avaient voyagé sans être accompagnés du chef de la famille.

Une décision en date du 21 janvier 1871, rendue par la commission provisoire chargée de remplacer le conseil d'Etat, a donné gain de cause aux compagnies.

En conséquence, les réclamations qui seront dérivées pour les familles des officiers, fonctionnaires ou agents de la marine se rendant aux colonies ou rentrant en France sans le chef de la famille ne devront pas, à l'avenir, faire mention de la réduction des 30 p. 100 prévue à l'article 33 du cahier des charges.

### 2<sup>e</sup> Frais de passage sur les navires étrangers.

Jusqu'à ce jour, les officiers, fonctionnaires ou agents de la marine rentrant en France ou se rendant à la destination qui leur avait été assignée, ont reçu, à peu d'exceptions près, la somme nécessaire pour faire face à toutes les dépenses de leur voyage. Dans certains cas, ces avances atteignant un chiffre assez élevé dont les passagers avaient à justifier à leur arrivée à destination.

Ce mode de régularisation donne lieu à une correspondance assez active et occasionne quelquefois un préjudice aux passagers, attendu qu'ils se trouvent dans l'obligation d'acquiescer le prix de leur place avant l'argent qu'ils ont reçu en payant des billets et que souvent ils n'ont pas le temps de se procurer les pièces nécessaires pour établir le cours du change des monnaies au moment de leur passage.

Par suite, il m'a paru préférable de charger les administrations maritimes ou coloniales, les commandants des divisions navales et les autorités consulaires d'assurer le paiement du prix des passagers sur les navires étrangers et d'acquiescer le montant des excédents de bagages à la charge de l'Etat dans les limites tracées par la circulaire du 13 mai 1867 (Bulletin officiel de la marine, 1<sup>re</sup> série, 1869, p. 7) (1).

Il demeure entendu que, dans les cas, très rares, où le prix du passage ne pourra être acquiescé par les autorités maritimes, coloniales ou consulaires et par les chefs de divisions navales, il y aura lieu de mettre, comme par le passé, à la disposition des passagers la somme strictement nécessaire pour qu'ils puissent solder eux-mêmes la dépense à laquelle ils se trouveraient ainsi obligés de faire face directement.

(1) Officiers généraux, gouverneurs et commandants de colonies ..... 1,500 kilog.  
 Officiers supérieurs, inférieurs, sous-officiers et soldats ..... 500  
 Officiers inférieurs et soldats ..... 200

Les officiers de vaisseau ayant obtenu un commandement ou rentrant en France pour avoir quitté leur commandement en état de santé, se transportent de leur propre chef à l'étranger et sont soumis aux tarifs déterminés par le point de leur départ jusqu'à concurrence des limites de poids ci-après déterminées :

Contre-équipage ..... 1,200 kilog. Capitaines de frigate ..... 900 kilog.  
 Capitaines de vaisseau ..... 1,100 — Lieutenants de vaisseau ..... 500

Ces quantités doivent être ajoutées à celles indiquées plus haut pour décrire le poids total autorisé gratuitement aux officiers commandants. (Circulaire du 13 mai 1867.)

Je ne puis trop insister sur ce point qu'il convient de prendre les mesures nécessaires pour que les officiers, fonctionnaires ou agents de la marine qui voyagent à l'étranger ne se trouvent pas retenus en route par l'impossibilité d'obtenir, en temps utile, les moyens de continuer leur voyage.

### 3<sup>e</sup> Frais accessoires de passage sur les navires étrangers.

**Vin.** — Cette dépense doit rester à la charge des passagers.  
**Frais de maladie.** — Les dépenses effectuées à ce titre seront remboursées aux passagers de l'Etat, par décision du ministre, sur la production d'un mémoire dûment acquitté par le médecin du bord.

**Gratifications aux domestiques.** — Cette dépense, qui est facultative, doit rester à la charge des passagers.

**Transport des bagages, frais d'embarquement et de débarquement.** — Des indemnités fixes comme suit sont allouées aux passagers de l'Etat pour les couvrir des frais auxquels ils ont à faire face pour le transport, l'embarquement et le débarquement de leurs personnes et de leurs bagages, savoir :

| Designation des catégories | Officiers et assimilés |            |            | Aspirants et assimilés |            | Maires, maires et assimilés |
|----------------------------|------------------------|------------|------------|------------------------|------------|-----------------------------|
|                            | général                | supérieurs | inférieurs | général                | supérieurs |                             |
| 1 <sup>re</sup> catégorie  | fr. c.                 | fr. c.     | fr. c.     | fr. c.                 | fr. c.     | fr. c.                      |
| 2 <sup>e</sup> catégorie   | 30 =                   | 40 =       | 30 =       | 25 =                   | 15 =       | 15 =                        |
| 3 <sup>e</sup> catégorie   |                        |            |            |                        |            |                             |
| 4 <sup>e</sup> catégorie   |                        |            |            |                        |            |                             |
| 5 <sup>e</sup> catégorie   |                        |            |            |                        |            |                             |

NOTA. — Les indemnités de transport sont payées au point de départ au point d'arrivée, sans tenir compte des escales en route. Elles sont destinées à faire face aux dépenses de transport de bagages, soit à l'embarquement, soit au débarquement, soit en cours de voyage.

Les seconds valises, portiers-matras, marcs et assaisins ne peuvent prétendre à aucune indemnité pour frais de transport de bagages.

La 1<sup>re</sup> catégorie comprend les localités suivantes : Calcutta, Melbourne, Shanghai, Hong-Kong, Batavia et la Hayne.

La 2<sup>e</sup> catégorie : Singapour, Bombay et San-Francisco.

La 3<sup>e</sup> catégorie : Aden, Pointe-de-Galles, Panama, Valparaiso, Montevideo, Rio-de-Janeiro, Bahia, Buenos-Ayres et Sydney (Australie).

La 4<sup>e</sup> catégorie : Halifax, Sydney (Nouvelle-Ecosse), New-York et les Seychelles.

La 5<sup>e</sup> catégorie : Lisbonne (et les autres villes du Portugal), Londres (et les autres villes du royaume de la Grande-Bretagne).

### 4<sup>e</sup> Séjours à l'étranger.

Les officiers, fonctionnaires et agents de la marine qui voyagent sur les paquebots ou sur les chemins de fer étrangers, ont droit à l'indemnité de séjour lorsqu'ils sont obligés de s'arrêter en route.

Le séjour obligatoire sera dûment constaté par l'autorité locale, suivant les prescriptions du décret du 12 janvier 1870 (art. 26) sur les indemnités de route et de séjour.

La quotité de cette indemnité est fixée comme suit, en tenant compte des catégories qui ont été établies plus haut pour le paiement des frais de transport de bagages, savoir :

| Designation des catégories | Officiers et assimilés |            |            | Aspirants et assimilés |            | Maires, maires et assimilés (1) |
|----------------------------|------------------------|------------|------------|------------------------|------------|---------------------------------|
|                            | général                | supérieurs | inférieurs | général                | supérieurs |                                 |
| 1 <sup>re</sup> catégorie  | fr. c.                 | fr. c.     | fr. c.     | fr. c.                 | fr. c.     | fr. c.                          |
| 2 <sup>e</sup> catégorie   | 40 =                   | 50 =       | 40 =       | 30 =                   | 15 =       | 10 =                            |
| 3 <sup>e</sup> catégorie   | 50 =                   | 40 =       | 30 =       | 25 =                   | 15 =       | 10 =                            |
| 4 <sup>e</sup> catégorie   | 45 =                   | 35 =       | 25 =       | 20 =                   | 12 =       | 8 =                             |
| 5 <sup>e</sup> catégorie   | 40 =                   | 30 =       | 20 =       | 15 =                   | 10 =       | 7 =                             |
| 6 <sup>e</sup> catégorie   | 30 =                   | 20 =       | 15 =       | 10 =                   | 8 =        | 6 =                             |

Les familles des officiers, fonctionnaires ou agents passagers ont droit également à une indemnité pour les séjours obligés pendant le cours du voyage, sous la réserve des justifications à produire, ainsi qu'il est dit plus haut, en ce qui concerne les chefs de famille.

Ces indemnités sont basées sur le chiffre de l'allocation accordée au chef de la famille et dans les proportions ci-après indiquées :

- 1<sup>er</sup> Pour la femme, indemnité entière ;
- 2<sup>o</sup> Pour les enfants âgés de plus de seize ans, moitié que soit leur âge, les trois quarts ;
- 3<sup>o</sup> Pour les enfants de cinq à seize ans, le quart ;
- 4<sup>o</sup> Pour les enfants de trois à cinq ans, le quart ;
- 5<sup>o</sup> Pour un enfant seul au-dessous de trois ans, néant ;
- 6<sup>o</sup> Pour deux enfants au-dessous de trois ans, le quart.

### 5<sup>e</sup> Domestiques des passagers (2).

Les domestiques doivent accompagner les officiers et fonctionnaires.

(1) Les domestiques des passagers reçoivent les allocations déterminées par cette colonne du tarif.

(2) Voir la note précédente.

10/07/1972

seigneurie de l'Amérique pour l'ouverture de nouvelles négociations, et qu'il laisse à son Ambassadeur la responsabilité de l'échec infligé à la commission de l'Espagne.

New-York, 10 juin. — Une dépêche de Londres annonce que le ministre américain à Madrid a présenté au cabinet espagnol une demande formelle de rétrocession de la liberté de la douane pour les marchandises d'origine cubaine. La réponse doit être immédiate; au cas où elle ne le serait pas, le président ne reculerait devant aucune mesure extrême pour obtenir satisfaction.

Washington, 11 juin. — On a reçu des dépêches du ministre américain à Madrid à propos de l'affaire du docteur Huard. Il exprime l'opinion que le gouvernement espagnol céderait promptement à la réclamation demandée. L'amiral Polo, le ministre espagnol à Washington, a donné au secrétaire d'Etat, M. Fish, les mêmes assurances.

Londres, 10 juin. — L'insurrection espagnole entretient toujours une certaine inquiétude. Les dernières nouvelles venues de Tarragone sont mauvaises.

#### MEXIQUE.

Matamoros, 9 juin. — Les troupes de Queretaro ont capturé Monterey le 4 du courant. Marchant ensuite à la rencontre de Ceballos qui allait au secours de cette ville, elles l'ont contraint de se replier sur Mer, où il est en ce moment. On croit que Ceballos n'a pu se maintenir contre les insurgés. Les forces de Queretaro sont estimées à 5,000 hommes. Hier Ceballos a lancé une proclamation dans laquelle il admet le désastre de Monterey. On croit maintenant que Matamoros sera assiégé.

#### ROMANIE.

New-York, 11 juin. — Selon une dépêche de Londres, le comte Grassville, de concert avec le gouvernement italien, propose une conférence des puissances européennes pour examiner la situation des juifs en Roumanie, et voir s'il n'y a pas lieu d'exercer quelque pression sur le gouvernement de ce pays pour mettre fin aux mauvais traitements dont ils sont l'objet. Le prince Gortschakoff, en réponse à cette proposition, parle de sa sympathie envers les juifs persécutés, mais il craint que le moyen mis en avant pour venir à leur secours ne serve à aggraver la question orientale. Il conclut que le gouvernement de ce pays doit prendre part à une mesure de cette nature. Il propose aussi, de son côté, une conférence commune, mais sans mission directe, soit envers le gouvernement de la Roumanie, soit quant à ses propres intentions. Il pense que ce procédé serait le meilleur pour appeler ce gouvernement au sens de sa responsabilité. Si la réponse à cette proposition n'était pas satisfaisante, il offrirait de faire un arrangement sur les bases du traité de 1828. La Prusse partage cette opinion. Les intentions des autres puissances ne sont pas encore connues, mais il est probable qu'elles s'aligneront au mode d'action proposé par Gortschakoff.

#### NOUVELLES ET FAITS DIVERS.

Voici quelques détails sur les travaux de fortifications qui vont être activement poussés autour de Paris. Au nord, six forts seront construits à une distance moyenne de 16 kilomètres du centre de la ville (Notre-Dame).

- 1° Butte d'Ormont, à 12 kilomètres, 134 mètres d'élévation au-dessus du niveau de la mer;
- 2° Daumont, dans la forêt de Montmorency, à 20 kilomètres de Paris;
- 3° Château d'Ecouché, à 19 kilomètres de Paris; ce sera le fort le plus élevé des environs de Paris;
- 4° Orme de Merles, à 12 kilomètres de Paris, entre Gonesse, Villiers et le Grand Tremblay, 112 mètres d'élévation;
- 5° Tour Fénélon, près de Vanjoux, à 12 kilomètres de Paris, 126 mètres d'élévation;
- 6° Chelles, à 19 kilomètres de Paris, 107 mètres d'élévation.

La construction de ces forts coûtera de 25 à 30 millions. — La direction du *Véritas* vient de publier les bulletins de la statistique des sinistres maritimes de janvier et février 1872. Ces bulletins constatent que le nombre des navires à voiles perdus totalement pendant le mois de janvier dernier s'est élevé à 260, et en février à 160; en tout 420 navires, savoir: 256 anglais, 38 français, 25 américains, 22 allemands, 20 grecs, 14 italiens, 11 hollandais, 9 norvégiens, 4 danois, 4 suédois, 4 portugais, 3 autrichiens, 2 espagnols, 1 turc, 1 russe, 1 névragu et 5 inconnus. Dans ce nombre sont compris 31 navires à voiles supposés perdus corps et biens par suite de défaut de nouvelles. Le nombre des navires à vapeur qui se sont perdus totalement pendant la même période s'élève à 39, dont 6 supposés perdus corps et biens par suite de défaut de nouvelles.

Les moyens de communications télégraphiques avec l'Amérique viennent de s'enrichir d'un nouveau fil sous-marin qui permet maintenant d'envoyer directement des dépêches pour la Guyane anglaise. Le nouveau câble part de New-York, atterrit à Cuba, se dirige sur les Antilles, passe à la Martinique, à Bénévent et à la Trinité, puis enfin se termine à Bénévent. Le prix d'une dépêche de Paris pour la Guyane anglaise est de 128 fr. pour 10 mots; chaque mot en son code 10 fr. 50. D'un autre côté, M. Erlanger se prépare à faire une réduction de prix pour les dépêches transmises par câble français, et cela parce qu'il en a vu avoir un autre partant d'Angleterre et atterrissant à New-York.

— Le ministre de Suède a fait porter des lettres au ministre des sciences. Une masse de fer météorique était tombée sur les côtes du Groenland. Le gouvernement de Stockholm obtint du roi de Danemark l'autorisation d'enlever cette masse, qui était très considérable, puisque son poids est d'environ quatre-vingt mille livres à condition de déposer à Copenhague un tiers de ce fer météorique. C'est ce qui vient d'être fait. Deux navires suédois chargèrent les fragments énormes de ce bloc de fer extra-terrestre. Il y en a trois principaux, l'un du poids de 49,600 livres, un autre de 36,000, qui a été abandonné au Danemark suivant la convention, et enfin le troisième est de 10,000 livres. En outre, de nombreux morceaux plus menus, pesant de 12 à 1,500 livres, ont également été recueillis. On voit par là quelle est l'importance de cette masse, qui a elle seule surpasse en poids tous les fers météoriques connus.

#### LA FIN DU MONDE

Il y a déjà bien des années qu'une comète considérable ne s'est montrée dans notre ciel. Nos nuits n'ont point été charmées par un des plus merveilleux spectacles que puisse offrir le vaste céleste de plus plus de deux heures. Le besoin d'une nouvelle apparition se fait généralement sentir.

Si nous nous sentions du goût pour le métier de prophète, nous dirions que nous en prévoyons une. En effet, le simple calcul des probabilités permet de prédire, avec des chances raisonnables de succès, qu'il y en aura une autre de notre terre quelque chose de plus tard, pendant les beaux jours du prochain été.

Nous aurions d'autant plus de chances de tomber juste dans notre pronostic, que l'année s'annonce torride, et que par conséquent on peut espérer des nuits sombres.

Il est d'aucun à peu près certain qu'aucune comète arrivant et partant inopinément ne pourra accomplir son voyage sans se montrer à nous dans toute sa splendeur.

Ce sont probablement ces considérations ou d'autres analogues qui ont engagé un astronome libéral dont le nom nous échappe, à annoncer comme prochaine la fin du monde, à la suite d'une collision avec une future comète.

Nous n'aurions pas attiré l'attention de nos lecteurs sur cette nouvelle édition d'un vieux cliché astronomique, si ces divagations n'avaient excité quelque émotion de l'autre côté des Alpes, et si l'on n'avait pu constater à l'évidence qu'elles se répétaient chez nous. Il n'y a pas de peste aussi contagieuse que la peur. Nous profiterons de cette occasion pour indiquer quelques raisons péremptories qui nous semblent de nature à faire cesser pour toujours ces craintes absurdes, transmissibles le mot, débarrassées de leur queue. Nous ferons d'abord remarquer que la terre a reçu de la nature une organisation parfaite pour résister aux abordages célestes. Nous n'habitions point une maison de verre. Notre globe a déjà bien reçu des chocs dans sa longue carrière; il en recevra bien d'autres encore sans périr.

Les astronomes étudiaient les planètes comme les physiologistes analysent les animaux et les plantes, en aurait depuis longtemps reconnu avec quel soin ont été prises les précautions nécessaires pour sauvegarder l'existence de l'astre qui nous porte à sa surface.

On procéderait bien loin dans tous les traités d'astronomie, la science l'organisateur du monde qui nous a pourvus d'une carapace si solide qu'il n'y a pas de torse qui ait été mieux pourvu.

Cette carapace presque impénétrable n'est autre que l'atmosphère. Elle est faite, ô merveille! avec de l'air presque impalpable, mille fois plus dilaté que la toile d'araignée la plus délicate.

Si les astres étrangers s'approchaient à pas lents, ils pourraient nous écraser; mais nous sommes invulnérables, précisément parce qu'ils se contentent sur nous avec une vitesse de plusieurs kilomètres par seconde. L'air, cet air si solide pour débarrasser les corps d'un mouvement perpétuel, est si fluide qu'il ne nous empêche pas de nous mouvoir à l'aise. Il ne nous empêche pas de nous mouvoir à l'aise. Il ne nous empêche pas de nous mouvoir à l'aise.

Nous pourrions raisonner longuement sur la valeur des coefficients de résistance, en partant des expériences faites sur nous à la suite de nos infirmités mondiales pendant le siège de Paris. Mais, au lieu de nous en référer aux projections de M. de Bismarck, nous préférons prendre dans l'histoire de la nature nos preuves irrécusables.

N'est-il pas constant que les plus gros bolides, quoiqu'ils soient souvent constitués avec un métal plus dur que le fer, sont réduits en mille pièces avant de pénétrer au fond de l'océan arctique.

Il n'est pas de jour où des milliers, quelquefois des millions de globes ne soient brisés là-haut, mis en déroute par notre atmosphère qu'ils ont en l'audace de chercher à forcer.

La majeure partie de la masse de ces petits astres infortunés est réduite en poussière impalpable. C'est le juste châtiment de leur téméraire tentative. Si par hasard quelques débris inférieurs échappent à ce désastre atteignent la surface que nous habitons, généralement ils ne produisent en tombant aucun sinistre.

Les savants s'en comptent quand ils se trouvent et les mettent sous verre dans leurs cabinets de physique.

De tous les genres de mort auxquels les hommes sont exposés, il n'y en a aucun qui soit plus rare que celui d'être écrasé par une pierre tombant du ciel! Les compagnies d'assurance ne les font pas entrer en ligne de compte dans les calculs statistiques. Le seul sinistre officiellement constaté est la mort d'un Père capucin, qui fut écrasé dans les rues de Milan, il y a plus d'un siècle, par un pavé tombant du ciel.

La majeure partie des globes égarés dans notre atmosphère rebondissent. Ils s'enflamment, brûlent, meurent, dans les espaces planétaires où ils disparaissent. Le résultat est dû à la parfaite élasticité de l'air.

L'effet est comparable à celui que produirait une mèche en se jetant de toute sa force sur une locomotive lancée à toute vapeur.

Certains de ces bolides sont écorchés sans temps d'arrêt, dans notre marche, sans autre résultat qu'un peu de bruit, un peu de lumière, un peu de poussière.

Leur volume était de 100 milliards de mètres cubes au moins. Leur poids dépassait cinq ou six cents milliards de tonnes métriques. Il arrivait à la fois la corvée de 60 millions de navires gros comme le *Grat-Esther*; cela couvrirait avec une rapidité deux ou trois mille fois plus grande que celle de nos trains express.

Et nous avons résisté... que dis-je! notre globe n'a pas souffert, quo'on nous permette cette métaphore. Qui donc oserait dire, qu'outre terre n'est pas doué d'une constitution robuste? Ce n'est pas certainement une comète qui pourrait la tuer, l'aplatir, la mettre en miettes, la dissiper dans les espaces.

Nous tremblons moins facilement sur l'avenir du globe qui nous porte, si nous nous rendons compte de la grandeur des forces mystérieuses qui l'ont fait, des efforts nécessaires pour le conserver à chaque instant dans son orbite.

Au lieu d'être informés, de substance inerte, comme les astronomes de l'école matérialiste n'ont pas craint de l'enseigner, je n'aurais pas sans doute les plus parfaits et les mieux organisés de ces êtres. L'admirable fonction si bien remplie par leur atmosphère ne laisse pas prise au plus léger doute à cet égard. Si leur peau a été construite avec tant d'art, que faut-il penser de l'intérieur?

Si notre terre peut braver les bolides formés de fer concrétionnés ou de matières d'élite durées équivalentes, il est clair qu'elle ne saurait rien redouter des comètes. Elle pourrait écorner impunément

Archives PF-Messenger-13/07/1872