

MESSAGER DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie;

PARAISANT TOUS LES VENDREDIS A 3 HEURES DU SOIR

MATARITI 22. — N° 34.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana pac 22 atete 1873.

PRICE DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):

En France. — 12 francs.
Six mois. — 6 francs.
Trois mois. — 3 francs.
Un an. — 12 francs.

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

PRICE DES ASTRONOMES (en francs):

Les premières lignes 50 c. la ligne.
Les deuxièmes 25 c. la ligne.
Les annones recevables se paient le quart du prix de la
première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Rapport et décret relatif au mode de jaugeage des navires de commerce. — Caisse des émissions nationales en faveur des armées de terre et de mer. — Décret pourvoyant à la présidence de la commission sanitaire. — Arrêté rendant exécutives certaines règles des émissions impériales. — Portant réglement de certains décrets. — Décret portant aménagement du castrum militaire de Papeete. — Arrêté portant création de cours d'appels et de recours à l'école primaire des Armées : assortissant une subvention à la fondre Jacob. — **PARTIE COMMERCIALE.** — Rapport et décret relatif au tonnage officiel. — Notes des élèves qui ont obtenu des récompenses. — Les produits taillés à l'exposition de Sydenham. — L'Australie. — Les perles. — Néoprotid. — Mouvement commercial. — Avis administratif. — Mouvements de peit. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE

Rapport au Président de la République française, relatif d'un décret du 22 décembre 1872, relatif au mode de jaugeage des navires du commerce.

Monsieur le Président, — Les navires de commerce sont soumis, dans toute la marine marchande, à deux types qui se parentent d'après le tonnage officiel de ces navires, c'est à dire par rapport au résultat de leur jaugeage par les agents de l'Etat.

En France, le volume du tonneau de mer est fixé par l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, à 42 pieds cubes, correspondant dans le système métrique à 1 mètre cube et 44 centimètres. La méthode de jaugeage que la doctrine française applique remonte à la loi du 12 novembre 1811. La formule en avait été donnée par le géomètre Legendre, et elle exprimait, dans la mesure où ces approximations sont possibles, le nombre de tonneaux de marchandise que les navires étaient susceptibles de prendre à bord. Telle fut d'abord la méthode officielle, mais, lorsque fut créée la commission des mesures de la marine, la méthode officielle anglaise fut reconnue comme la plus exacte, et fut adoptée par la commission des mesures de la marine, dans la loi du 18 novembre 1850, qui fait règle aujourd'hui, réduisit d'un sixième le tonnage officiel, il équivautait avant cette ordonnance aux trois cinquièmes environ de la capacité totale des navires. Il n'a repris que, depuis 1857, qu'un peu plus de la moitié de cette capacité.

L'Angleterre est arrivée par une autre voie à des résultats analogues. Chez elle, le tonneau commercial de fret est compté habituellement pour 60 1/2 pieds cubes (mesure anglaise), répondant en moyenne, à trois quarts du tonnage de 42 pieds cubes en œuvre. Dans la jaugeage officiel anglais, le tonneau est calculé à raison de 100 pieds cubes. On lui assigne ainsi un volume presque double du tonneau commercial.

La méthode anglaise et la méthode française ont donc cela de commun qu'elles n'ont pour porter la taxe que sur la moitié environ de la capacité totale des navires. Mais leurs procédés pratiques diffèrent essentiellement. La méthode française attribue indistinctement à tous les navires une seule forme théorique sur laquelle elle établit ses calculs. La méthode anglaise tient compte, au contraire, pour chaque navire, de sa forme effective. Le tonnage officiel sera, à des fins de jaugeage, officiellement fixé, l'ajustage proportionnel au volume officiel des navires. Quand il s'agit des déductions à accorder aux hâbitations à vapeur, l'avantage appartient aussi à la méthode anglaise, qui calcule ces déductions d'après l'essence consommée par le moteur et ses dépendances, tandis que la méthode française les fixe uniformément aux deux cinquièmes du tonnage total.

La plupart des nations maritimes emploient aujourd'hui la méthode anglaise. Récemment encore, elle a été adoptée en Autriche, aux Etats-Unis et en Allemagne. Après avoir pris l'avis d'une commission spéciale, il a été proposé à l'empereur d'autoriser aux détaillants des affaires de la marine et de l'industrie, et aux compagnies que la France devrait alors adopter cette méthode. De fait, le régime actuel de notre marine ne sera pas sensiblement modifié, et notre adhésion à ce système de mesure que tout a tend à généraliser nous paraît être une incontestable utilité. L'industrie maritime est essentiellement, en effet, une-industrie internationale. Ses navires ont à lutter avec ceux de tous les autres pays, les droits de tonnage doivent par conséquent être les mêmes évenement.

Le 1^{er} octobre de l'année dernière, le décret du 22 juillet 1872 donna au Gouvernement la faculté de faire établir un mode de jaugeage. En vertu de cet article, j'ai pris, en date que j'ai l'honneur, Monsieur le Président, de soumettre à votre signature, l'arrêté portant l'emploi de la méthode anglaise, sous la condition que les mesures seront prises d'après le système métrique. Les trois dimensions des navires seront exprimées en mètres et fractions de mètre, et le produit sera divisé par 2 mètres cubes 83 centimètres, qui correspondent à 100 pieds cubes anglais.

La mise à exécution du décret est fixée au 1^{er} juin prochain. Ce décret suffira pour que, dans tous les ports, les dimensions soient en mesure d'appliquer les nouveaux procédés de jaugeage.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

E. TESSEREN DE BORT.

Décret du 22 décembre 1872 relatif au mode de jaugeage des navires du commerce.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu l'article 6 de la loi du 5 juillet 1838 portant : « Le mode de

jaugeage prescrit par la loi du 12 novembre 1811 pourra être modifié par des ordonnances royales. »

DÉCRET :

Art. 1^{er}. Les navires de commerce seront jaugeés d'après la méthode appliquée en Angleterre en vertu du bill du 10 août 1854.

Les dimensions servant au calcul du tonnage seront exprimées en mètres et fractions décimales du mètre. Leur produit sera divisé par 2 mètres cubes 83 centimètres.

Le nombre des tonneaux obtenus sera gravé au ciseau sur les faces, avant et derrière du maître bau.

Art. 2^o. Les dispositions du présent décret recevront leur exécution à partir du 1^{er} juin prochain.

Tout navire qui sera construit postérieurement à cette date devra être soumis aux opérations du jaugeage avant qu'aucune clause ou qu'aucun compromis soit établi à l'intérieur de la coque.

A partir de la même date, les navires composant l'effectif actuel de la marine marchande devront, au fur et à mesure de leur retour en France, et après leur entier déchargement, être laissés vides pendant le délai nécessaire pour le jaugeage, sans que, toutefois, ce délai doive dépasser huit jours.

Les constructeurs, propriétaires ou commisaires seront tenus de faire établir à leur charge les rachalangages nécessaires pour le transport des documents de mesure.

Art. 3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 25 décembre 1872.

Signd : A. THIERS.

Par le Président de la République.

Le Ministre de l'agriculture.

Le Ministre des finances.

Et le commissaire.

Signd : E. TESSEREN DE BORT.

Signd : LÉON SAY.

Comité supérieur de la Caisse des agravantes nationales en faveur des armées de terre et de mer.

[Loi du 27 novembre 1872 et décrets des 9 et 10 janvier 1873.]

* Les agents sous-officiers, caporaux, brigadiers, soldats et assommoirs des armées de terre et de mer qui recevaient un complément de pension sur la liste civile impériale, conformément à la décision de l'Empereur du 25 juillet 1851, sont invités à faire connaître par écrit et dans le plus bref délai :

- * Leurs noms et prénoms.
- * Le lieu et la date de leur naissance.
- * Leur domicile.
- * Le numéro et le montant de la pension dont ils jouissent sur les fonds de l'Etat.
- * Le numéro d'inscription du titre de la pension complémentaire qui leur était servie par la liste civile impériale et le montant de cette pension.

* Les Alsaciens-Lorrains qui ont opté pour la nationalité française devront produire en outre une copie authentique de leur déclaration d'option.

* Ces divers renseignements, nécessaires pour permettre d'établir les titres et compléments de pension qui doit servir la Caisse des agravantes nationales en faveur des armées de terre et de mer, d'après les dispositions de la loi du 27 novembre 1872, doivent être certifiés par le maire de la localité pour extraits conformes des pôles originaux et appuyés d'un certificat de vie du titulaire délivré par le maire.

* En cas de décès du titulaire, il devront, dans le même forme que les bâtières, qui seront conservées également leur nom et leur domicile.

* Les demandes de ce genre qui ont déjà été envoyées, seront comprises, si l'il y a lieu, conformément aux indications ci-dessous.

Tous ces documents devront être adressés au ministre de la guerre, président du Comité supérieur de la Caisse des agravantes nationales, à Paris.

Nous, Commandant des Établissements français de l'Océanie, Commissaire de la République aux îles de la Société. — Vu l'arrivée dans la colonie de M. Courant, chef du service de santé,

DÉCRETS :

Notre décision en date du 7 mai 1873 est rapportée.

En conséquence, M. Courant, médecine principal de la marine, chef du service de santé, est investi de la présidence de la commission sanitaire instituée par notre arrêté en date du 7 octobre 1872.

La présente décision sera publiée, communiquée et enregistrée partout où le besoin sera.

Paris, le 7 août 1873.

GIRARD.

Par le Commandant Commissaire de la République :

L'Ordinnaire f.f. de Directeur de l'Institut,

L. LE GRAY.

