

MATINÉE 22. — N^o 45.

TE VEA NO TAHITI.

Mahana pœ 7 novemba 1873.

PRIX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance)
En France, par semestre, 15 fr.
En Algérie, par semestre, 18 fr.
En Indes, par semestre, 20 fr.
En Chine, par semestre, 25 fr.
En Japon, par semestre, 30 fr.
En Amérique, par semestre, 35 fr.
En Australie, par semestre, 40 fr.
En Afrique, par semestre, 45 fr.
En Asie, par semestre, 50 fr.
En Europe, par semestre, 55 fr.
En Océanie, par semestre, 60 fr.
En Antarctique, par semestre, 65 fr.
En Arctique, par semestre, 70 fr.
En Antarctique, par semestre, 75 fr.
En Arctique, par semestre, 80 fr.
En Antarctique, par semestre, 85 fr.
En Arctique, par semestre, 90 fr.
En Antarctique, par semestre, 95 fr.
En Arctique, par semestre, 100 fr.

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

PRIX DES ANNONCES (non comptées)
Les 25 premières lignes, 50 c. la ligne.
Au-dessus de 25 lignes, 25 c. la ligne.
Les annonces d'insertion se paient le matin du jour de la première insertion.

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE. — Souscription pour l'érection d'un monument à la mémoire d'un ancien ministre de la marine. — Interventions pour le paiement des dîtes maritimes. — Médailles militaires. — Promotions. — Nominations. — Avis administratif. — Réceptions accordées aux maires et directeurs des écoles indigènes.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Travail et géographie. — Bulletin géographique. — Les petits bassins. — Mouvement commercial. — Annuaire hydrographique. — Mouvement du port. — Annonces.

PARTIE OFFICIELLE

Souscription pour l'érection d'un monument

A LA MÉMOIRE DE MARQUIS DE CHASSELOUP-LAUBAT.

A M. le Commandant des Etablissements français de l'Océanie.

Paris, le 31 juillet 1873.

Monsieur le Commandant, — Ainsi que vous le verrez par une circulaire du 22 de ce mois, insérée au Bulletin officiel de la Marine, j'ai accepté la présidence d'honneur d'une commission chargée d'organiser une souscription publique ayant pour but d'élever un monument à la mémoire de M. le marquis de Chasseloup-Laubat.

Je compte sur vous pour donner à cette souscription toute la publicité désirable. Il faut qu'à la fin de toutes les démarches de sympathie et de respect dont est entourée la mémoire de M. de Chasseloup-Laubat, nos établissements d'outre-mer aient un sentiment de reconnaissance, puisé dans le souvenir des services éminents qu'il leur a rendus et de son absolu dévouement aux intérêts coloniaux.

Vous serez donc reconnaissant, Monsieur le Commandant, de ce que vous voudrez bien faire dans l'intérêt de cette souscription. Vous trouverez dans la circulaire du 22 juillet les indications relatives à l'envoi à Paris des sommes recueillies. Il serait important que la première expédition pût être effectuée le plus promptement possible. Je compte à cet effet sur les concours empressés du personnel placé sous vos ordres.

Recevez, etc.

Le Vice-Amiral Ministre de la marine et des colonies,
D'HOYOT.

Conformément au désir exprimé par le département dans la dépêche qui précède, l'administration a l'honneur de porter à la connaissance du public qu'une souscription est ouverte au Trésor pour l'érection d'un monument à la mémoire du marquis de Chasseloup-Laubat, ancien ministre de la marine et des colonies.

Le souvenir des services rendus par M. de Chasseloup-Laubat aux colonies facilitera la réalisation de la somme nécessaire à l'accomplissement du devoir pieux dont ses concitoyens et ses administrés en France ont pris l'initiative.

Les souscriptions seront reçues par M. le trésorier-payeur.

Instructions pour le Jugement des délits maritimes.

A M. le Commandant des Etablissements français de l'Océanie.

Versailles, le 18 août 1873.

Monsieur le Commandant, — Vous m'avez informé, par votre lettre du 4 juin dernier, qu'il est souvent difficile, faute de capitaines au long cours pour remplir les fonctions de juge, de constituer à Papeete le tribunal maritime commercial qui doit connaître, sous la présidence du commissaire de l'inscription maritime, aux termes de l'article 10 du décret-loi du 24 mars 1852, des délits commis par les équipages des navires du commerce présents dans ce port. Dans le but d'éviter les inconvénients qu'entraîne le retard apporté à la répression de ces délits, vous me demandez si, en pareil cas, les affaires qui devraient être soumises à ce tribunal ne pourraient pas être déférées au tribunal maritime commercial présidé par le commandant du bâtiment de l'Etat chargé de la police de la rade.

Rien ne s'oppose à ce que cette substitution s'opère, lorsqu'il y a vraiment nécessité d'y recourir. Ainsi que vous le faites remarquer avec raison, l'article 10 du décret-loi (2^e) consacre une faculté dont on est fondé à se prévaloir par analogie pour saisir le tribunal siégeant à bord à la place de celui siégeant à terre. Le 3^e paragraphe dudit article prévoit également le cas où il y a lieu de

saisir le tribunal maritime commercial présidé par un consul à la place de celui que l'on ne peut réunir sur un bâtiment de l'Etat présent dans un port étranger. J'ajoute qu'il a été nettement reconnu par l'un de mes prédécesseurs, en 1866, que l'impuissance absolue de réunir le tribunal sur un bâtiment de l'Etat équivalait à l'obstacle de ce bâtiment. Le même raisonnement doit exister lorsque le commissaire de l'inscription maritime n'a pu par sa disposition le personnel voulu pour constituer un tribunal. Le commandant du bâtiment de l'Etat peut le suppléer, grâce aux facilités que lui offre à cet égard l'article 13 du décret-loi.

Vous m'avez également demandé, Monsieur le Commandant, de vous faire connaître la solution que comporte l'objet d'une de vos lettres touchant la composition du conseil de révision permanent de la colonie. Il vous sera répondu à ce sujet sous le timbre de la direction du personnel à Justice maritime.

Recevez, etc.

Le Vice-Amiral Ministre de la marine et des colonies,
D'HOYOT.

Par décret du Président de la République en date du 15 juillet 1873, la médaille militaire a été conférée aux nommés :

Legault (François), sergent et
Gélin (Claude), sergent,

subordonnés attachés à la 3^e compagnie du 3^e régiment d'infanterie de marine à Tahiti.

Par décret du Président de la République en date du 8 août 1873, M. Gréet (Paul-Ernest), sous-lieutenant à la 3^e compagnie du 3^e régiment d'infanterie de marine, a été promu au grade de lieutenant pour servir au 4^e régiment à Toulon.

Par ordre de M. le Commandant Commissaire de la République en date du 31 octobre 1873, le nommé Pierre Rocher, dit Tau, est nommé caporal-majord du district de Teahupo, à compter du 1^{er} novembre 1873, en remplacement de Tetumana, révoqué pour négligence dans l'exercice de ses fonctions.

Mai to ai i te faue raa a te
Tomana te Auehu o te Repu-
rita i te 31 no vembre 1873,
ua faue raa hia te taata ra o Pierre
Rocher, oia hoi o Tau, e topari
muoi no te mataeina ra no Te-
ahupo, e te 1 no vembre, e
taio atu ai, e i mono la Tetumana,
o te faue raa hia no te haa-
pao ore i te rava raa i te ohipa
o toia toia.

Par ordre de M. le Comman-
dant Commissaire de la Républi-
que en date du 4 novembre 1873 :

L'indigène Matamoa, député,
est nommé chef représentant du
district de Teahupo, à compter
du 1^{er} novembre 1873. Il recevra
la moitié de la solde attribuée
au chef titulaire, et en outre une
gratification de 400 francs pour
les bons services qu'il a rendus
jusqu'à ce jour ;
— Les indigènes Hinara et Teu-
ia et Paia a Mahina sont nom-
més muoi à pied du district de
Pape, en remplacement de Tai-
hahi et de Tapihou, démission-
naires, à compter du 30 octobre
1873.

Mai te an i te faue raa a te
Tomana te Auehu o te Repu-
rita i te 4 no vembre 1873 :

Ua faue raa hia te taata ra o
Matamoa, i te 1^{er} no vembre,
e i mono la Mataeina ra no Te-
ahupo, e te 1 no vembre,
e taio atu ai, e i mono la Tetumana,
o te faue raa hia no te haa-
pao ore i te rava raa i te ohipa
o toia toia.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR

Caisse agricole

Par ordre du comité directeur,
le secrétaire-trésorier de la Caisse
agricole porte à la connaissance
de MM. les planteurs que, par
suite d'encouragement du maga-
sin, les achats de coton seront
suspendus jusqu'au 18 novembre
courant.

Mai te an i te faue raa a te
tomite faue raa, te faue raa
te pupai parau haaupo, muoi no
te Aiafa faupo i te muu taata fa-
upo utua, e no te mea te i roa
nei te mau faue haaupo tau fa-
upo, te vaio hia no te hoo raa i
tau taata raa e i te hoo raa i te 18
no vembre nei.

05/11/1979

RUMER ont exécuté les comités de ceux qui ont pris part au mouvement.

Paris, 13 septembre. — Le grand-voir qui a accompagné le grand ponton sur son voyage en Europe a été mis en prison.

Tientsin, 13 septembre. — Le shaira rendra la liberté à son grand-voir et l'a comme gouverneur de la ville de Resho.

New-York, 13 septembre. — Les dernières nouvelles de Chine disent qu'à Shanghai il s'est de nouveau question d'organisations secrètes ayant pour but le massacre général des Européens qui se trouvent sur le territoire de la Chine. La raison donnée est que le ministre français ne veut pas consentir à certaines modifications du traité; que le gouvernement chinois considère ce refus comme une agression de guerre, et que les Chinois reconnaissent leur infériorité dans l'art de la guerre, auront recours au massacre. Les rumeurs devenaient de plus en plus graves; les soldats chinois sont envoyés en grand nombre dans les différends endroits où résident les missionnaires étrangers.

Londres, 13 septembre. — Des dépêches reçues par l'amirauté annoncent la prise dans l'Océan Indien d'un négrier. Sur 300 esclaves qui avaient été embarqués à bord, 250 étaient morts de la peste-vérole, les 50 survivants étaient affaiblis par les maladies et la manque de vivres.

Le Havre, 15 septembre. — Des émigrants qui étaient partis pour le Brésil sont revenus découragés. Ils se plaignent que les promesses que leur avaient été faites par les agents du gouvernement brésilien n'ont pas été tenues.

La Havre, 9 août. — Les derniers avis du Pérou rapportent qu'un terrible éboulement a eu lieu à soixante milles de Lima. Une portion de montagne s'est détachée et a comblé la rivière qui coule dans la vallée. L'eau est montée rapidement à 100 pieds au-dessus du niveau habituel. Les ingénieurs sont d'avis que la rivière ne pourra bientôt ses digues et que le torrent la baliera tout devant lui et menacera la partie basse de Lima. Un grand incendie qui a eu lieu à Valparaiso a détruit pour 500,000 piastres de propriétés. Les villes de Heleran, Quilloto et Lerache, au Chili, ont eu grandement à souffrir de secousses de tremblement de terre.

Paris, 10 août. — Dans une rencontre entre des navires chiliens et péruviens employés au chemin de fer, plusieurs de ces derniers ont été tués. L'inondation que l'on redoutait à Lima, par suite de l'écroulement d'une montagne, n'a pas eu lieu. L'eau de la rivière passe par-dessus la digue naturelle sans la rompre. Cet accident n'a coûté la vie qu'à trois personnes.

New-York, 3 septembre. — Les nouvelles de l'Amérique du Sud annoncent plusieurs découvertes de mines dans l'Émirat. On a trouvé une mine de mercure près de Guayaquil. Des gisements d'argent d'une grande richesse ont été découverts dans le département de Pinar, à quinze lieues de Ciénfuegos. Presque tous les habitants de Copaco ont déserté la ville pour se rendre aux mines. Ces découvertes causent une grande excitation parmi les populations.

New-York, 3 septembre. — Les nouvelles de l'Amérique du Sud annoncent plusieurs découvertes de mines dans l'Émirat. On a trouvé une mine de mercure près de Guayaquil. Des gisements d'argent d'une grande richesse ont été découverts dans le département de Pinar, à quinze lieues de Ciénfuegos. Presque tous les habitants de Copaco ont déserté la ville pour se rendre aux mines. Ces découvertes causent une grande excitation parmi les populations.

LES PETITS BATEAUX...

Je me promettais, l'autre jour, au parc Monceau, flâner et rêver, Nécio quid mirabilis superius et tota in illis.

quand je me suis vu frapper sur l'épaule. C'était M. Bazin. Oh ! pas Bazin du Voyage en Chine. Je n'ai pas l'honneur de connaître l'illustre membre de l'Institut. Non, c'était le Bazin du moulin de la Galette.

Tout Paris se souvient des appareils électriques qui avaient été établis pendant le siège au haut de la tour Montmartre. C'était M. Bazin qui les avait installés et qui les dirigeait. Son nom fut presque populaire en ce temps-là à Paris.

On n'était pas bien gai, si vous vous le rappelez, et l'on n'avait pas trop de spectacles ou se divertit un instant de ses chagrins. C'était pour les habitants de la ville assaillie une porte de plaisir de venir, à huit heures du soir, quand la machine était en action, et de voir sur leurs de cette lumière étrange le tableau fantastique de la grande ville endormie, dans le lointain, les feux de bivouac, et de temps à autre, dans un jet de lumière, une sentinelle debout, veillant près d'un affût.

Que de souvenirs tristes et charmants tout ensemble ce doit amèrement posé sur mon épouée révéla tout aussitôt chez moi ! Je n'avais pas rencontré M. Bazin depuis le siège fini ; je faisais partie du poste qui gardait les appareils et les manœuvres. Il s'était fait toujours une certaine amitié entre ceux qui passaient les nuits ensemble, rouscous la même couverture ; nous nous mimions à cause de tout ce que nous avions souffert alors.

— Et depuis lors qu'avez-vous fait ? demandai-je à Bazin.

— Je le demandais par manière de parer, car je savais une bonne partie de son histoire. M. Bazin avait été l'ingénieur en chef de cette entreprise qui fit tant de bruit à Paris, la répêche (si ce mot est français, mais je n'en sais pas d'autres) des galions de Vigo. J'avais, aux derniers jours du second empire, connu tout moi-même au public les résultats de la première expédition. Il s'en était fait, après la guerre, une seconde, que M. Bazin avait dirigée comme la première.

De galions, on n'en avait pas trouvé. Et je dois dire qu'il n'y avait que les actionnaires qui manifestèrent quelque étonnement de ce résultat. Chercher un galion au fond de la vaste mer, sous de épaisse couches de limon accumulées par trois siècles, c'est moins commode encore que de chercher une aiguille dans une botte de foin.

Mais M. Bazin est né inventeur comme d'autres sont nés poètes. Il n'est pas mieux demandé que de mettre la main sur le magot de l'archer à l'avant l'Océan car il en aurait eu sa part. Mais ce n'était point sa première préoccupation. Son désir et son joie, c'était d'imaginer de nouveaux engins à l'aide desquels il pénétrerait sous les îles, pour leur ravir leur proie. C'était de visiter les fonds les plus secrets, de faire des découvertes à piquer la curiosité de la mer, d'en tirer une foule d'objets propres à piquer la curiosité de la terre et qui mettraient sur la voie de vérités nouvelles. Il avait dans le temps formé un musée de tous les débris recueillis par lui de la baie de Vigo. Je l'avais, à l'époque, examiné et décrit.

— L'avez-vous bien enrichi dans votre seconde expédition ? lui dis-je.

Mais, oui. Venez voir cela. Je vous montrerai autre chose par la même occasion.

— Quoi donc ?

— C'est le modèle d'un bateau à vapeur qui fera la traversée de Brest à New York en cinq jours.

— Un ballon alors ?

— Non, un bateau ; vous savez bien, les petits bateaux qui vont sur l'eau. Je ferai le voyage d'Europe en Amérique en cinq jours, cinq jours et demi au plus.

Je le regardai de cet air défiant que l'on prend avec les personnes dont la raison vous inspire quelques doutes ; c'est qu'avec ces diables d'inventeurs on n'est jamais sûr de rien. Le bon sens exaspéré touche de sa tête à la folie ; il s'en aperçoit et se met à s'expliquer le principe de son bateau, répétant sans cesse qu'il n'y avait rien de plus simple. Simple ! simple ! pour lui, sans doute ! mais j'avoue que je n'y compris pas grand-chose, et n'en témoignai rien pour ne pas le dégoûter.

— Vous voudriez voir cela, me dit-il en me serrant la main.

— Sans doute, sans doute.

— Assurément.

Je pris son adresse, et, la main tournée, je n'y pensai plus. Cependant, par intervalles, quand un petit bébé, que je vois souvent, chantait la ronde enfantine :

Maman, les petits bateaux qui vont sur l'eau
Où ils des jupes ?

l'air me rappellait invinciblement ce singulier bateau qui devait faire la traversée de Brest à New York en cinq jours.

— Il l'aurait pourtant que j'aie vu pour cela, me disais-je !

Et puis les articles à écrire, les livres à consulter, les visites, le théâtre, qui sais-je ? tout le train enragé de la vie de journaliste ; bref, je n'y allais pas.

Hier, on sonne à ma porte ; c'était notre ami Albert Milland, accompagné d'un autre jeune homme, que je suis plus tard été le fils du Bazin.

— Je vous cueille et vous emmène ; il s'agit d'aller voir un bateau.

— Ah ! oui, les petits bateaux qui vont sur l'eau.

Naturellement, ils sont faits pour cela ; mais le bateau dont je parle a cela de particulier qu'il va...

— De Brest à New York en cinq jours. C'est convenu.

— Tiens ! vous savez ?

— Je sais l'histoire.

Nous arrivons ensemble, et nous trouvons là nombreuse réunion : entre autres, M. de Lesseps et l'amiral Paris, autour de qui tout le monde formait un cercle respectueux ; des personnes qui, à leur conversation, avaient l'air d'être, les uns des officiers de marine, les autres des constructeurs de navires, puis des journalistes et, toujours, aussi, des simples curieux.

M. Bazin commença par nous expliquer, s'adressant à moi, les raisons que la difficulté à résoudre était de vaincre la résistance de l'eau, parce que cette résistance croissait en raison même de la vitesse imprimée au bateau ; en raison n'est pas une expression juste. Car si la vitesse s'augmente de 2, la résistance croît de 4. Il est bien entendu que je ne donne pas des chiffres exacts. Il arrive donc un moment où cette résistance ne peut plus être surmontée. Les vaisseaux modernes ont atteint cette limite, qui ne saurait plus être dépassée. Il ne faut donc pas chercher à augmenter la force du navire, ou à modifier sa construction, puisqu'il viendra se briser toujours contre un obstacle insurmontable. C'est dans la résistance de l'eau qu'est le problème à résoudre.

— Y a-t-il un moyen simple et pratique de diviser l'eau autour qu'on ne fait, et par conséquent d'atténuer sa force de résistance ? Il y en a un, et je l'ai trouvé.

Il entama alors une théorie sur laquelle je me tais, ne l'ayant pas comprise ; et je voyais fort bien au visage des assistants que beaucoup n'étaient pas plus avancés que moi.

Bazin s'en aperçut-il ?

— Venons à l'expérience, dit-il.

Il prit dans ses mains une machine en cuivre, ayant la forme d'un avant de bateau, mais arrondi, à rose, de façon que la roue peut tourner sur elle-même comme toutes les roues possédées. Il plongea cet objet dans un bassin très long, et poussa de la main, comme on fait d'un bateau qu'on veut détacher de la rive. La machine n'alla que jusqu'au quart du bassin ; après quoi la force d'impulsion étant épuisée, elle s'arrêta. Il reprit l'expérience, et donna un coup de toute la vigueur de son bras. La machine fit cette fois la moitié du parcours et s'arrêta encore. Alors...

— Attention ! nous dit-il.

Alors il imprimait un mouvement de rotation à sa machine, qu'il, comme je vous l'ai dit, la forme extérieure d'une roue, et quand elle se mit à tourner sur elle-même, elle donnait une simple chiquenotte, et l'engin, sans mouvement, alla d'un trait jusqu'à l'autre bout du bassin. Il n'y eut qu'un cri d'étonnement. M. de Lesseps paraissait émerveillé. Il répéta l'expérience, et après lui les autres qui étaient là, et toujours la machine, selon qu'elle ne tournait pas ou tournait, en s'arrêtait au milieu de sa course, ou la fournissait tout entière.

— Mais c'est simple comme tout, cela ! s'écria l'un de nous. Comment ne s'en est-on pas encore avisé ?

— C'est toujours l'histoire de l'œuf de Colombe.

— Me suis-je retiré de là bien surpris... C'est toute une révolution qui se prépare dans la navigation.

FRANÇOIS SARCÉ.

Un acte de dévouement sublime a été accompli dernièrement, à ce que nous apprennent les journaux anglais, par un ouvrier de chemin de fer, nommé Elliott, dans le sud-ouest de l'Angleterre. Des terrassiers étaient occupés sur le chemin de fer Londres et Sud-Ouest, quand arriva à toute vapeur le train de la vitesse d'Exeter. Les terrassiers eurent le temps de se garer, mais Elliott remarqua que la chaîne qui barrait la voie n'avait pas été abaissée, et que si elle l'était pas enlevée le convoi roulerait dans l'abîme. Ne pensant qu'aux malheurs qui pourraient en résulter, Elliott se précipita, arrêta la chaîne, et le train put passer sans encombre. Mais les courageux ouvrier, qui avait été assez agile pour sauver la vie à tant de voyageurs, ne le fut pas assez pour sauver sa sienne. La locomotive le saisit et ne le rejeta qu'un cadavre défiguré.

Du 30 octobre au 5 novembre 1873.

NAVIES OFFICE.

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE

MER DE CHINE

MER DE CHINE

le tend. On présume que le bon Rosamel est le bon Gerald, auquel on aurait donné une fausse position.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETI

NAVIGES DE COMMERCE ÉTRANGÈRES.

NOTE. Iona Iona,

OEUVERE DES APPRENTIS

NOTE. *t*-test. *t* = 1.04, *p* = .30.

ANNONCES

NOTE.	tons in.	19

PAPERIE.—IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT