

MESSAGER DE TAHITI

Journal officiel des Etablissements français de l'Océanie

PARAISANT TOUS LES JEUDIS À 3 HEURES DU SOIR

Natahiti 32. — N° 38.

TE VEA NO TAHITI

Mahana maha 20 telepa 1883.

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

Un an 18 fr.

Six mois 10 »

Trois mois 6 »

Un numéro : 50 centimes.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser

À L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

PRIX DES ANNONCES (au comptant):

Les 20 premières lignes 30 c. la ligne.

Au-dessus de 20 lignes 25 id.

Les annonces groupées se paient la moitié du prix de la première insertion.

PARTIE OFFICIELLE

GOUVERNEMENT DE TAHITI

Arrêté rendant exécutoires divers rôles des contributions à Papeete, Taravao et Moorea.

Le Capitaine de vaisseau, Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie;

Vu l'arrêté du 16 février 1881 sur l'assiette, la liquidation et la perception des contributions directes;

Vu l'arrêté du même jour sur la contribution des licences;

Sur la proposition du Directeur de l'Intérieur;

Le Conseil d'administration entendu,

ARRÊTÉ:

Art. 1^{er}. Sont rendus exécutoires les rôles supplémentaires des perceptions indiquées ci-après, pour le 2^e trimestre 1883, s'élevant à la somme de *trois mille huit cent soixante-quatre francs trente-cinq centimes*.

Perception de Papeete.

Prestation urbaine	14 »
Contribution personnelle	110 »
Frais d'avertissements	» 70
	134 70

Patentes fixes	989 53
— proportionnelles	334 85
Formules	30 »
Frais d'avertissements	2 20
	1.354 58

Licences	2.123 »
Formules	5 »
Frais d'avertissements	» 20
	2.130 20

Concessions d'eau	85 »
Frais d'avertissements	» 20
	85 20

Perception de Taravao.

Patentes fixes	87 50
— proportionnelles	11 67
Formules	5 »
Frais d'avertissements	0 30
	104 47

Perception de Moorea.

Patentes fixes	37 50
— proportionnelles	13 »
Formules	2 50
Frais d'avertissements	0 20
	53 20

TOTAL GÉNÉRAL **3.304 05**

Art. 2. Le Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution du

présent arrêté, qui sera enregistré et communiqué partout où besoin sera, publié au *Messager* et inséré au *Bulletin officiel* des Etablissements.

Papeete, le 15 septembre 1883.

F. DES ESSARTS.

Par le Gouverneur :

Le Directeur de l'Intérieur,
GERVILLE-REACHE.

Arrêté rendant exécutoires divers rôles des contributions aux Gambier.

Le Capitaine de vaisseau, Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie,

Vu l'arrêté du 16 février 1881 sur l'assiette, la liquidation et la perception des contributions directes;

Vu l'arrêté du même jour sur la contribution des licences;

Sur la proposition du Directeur de l'Intérieur;

Le Conseil d'administration entendu,

ARRÊTÉ:

Art. 1^{er}. Sont rendus exécutoires les rôles des perceptions indiquées ci-après :

1^o Rôle principal des perceptions des Gambier pour l'année 1883, s'élevant à la somme de *huit mille sept cent soixante-sept francs soixante centimes*; savoir :

Contribution personnelle	5.780 »
— mobilière	36 »
Patentes fixes	2.237 50
— proportionnelles	578 »
Formules de patentes	100 »
Frais d'avertissements	36 10
Total	8.767 60

2^o Rôle supplémentaire des perceptions des Gambier pour le 1^{er} trimestre 1883, s'élevant à la somme de *six cent dix huit francs trente centimes*; savoir :

Contribution personnelle	240 »
Patentes fixes	266 60
Formules de patentes	10 »
Frais d'avertissements	1 70
Total	618 30

Art. 2. Le Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et communiqué partout où besoin sera, publié au *Messager* et inséré au *Bulletin officiel* de la colonie.

Papeete, le 15 septembre 1883.

F. DES ESSARTS.

Par le Gouverneur :

Le Directeur de l'Intérieur,
GERVILLE-REACHE.

Scrutin du 9 septembre 1883.

MEMBRES REPRÉSENTANT LES INTÉRÊTS EUROPÉENS.

Electeurs inscrits.....	337
Votants.....	212
Bulletins nuls.....	2
Suffrages exprimés....	210
Majorité absolue.....	106

Ont obtenu

MM. Lisis.	175	voix.
Cardella.	170	—
Merlino.	157	—
Baouly.	137	—
Bonet.	113	—
Huel.	99	—
L. Martin.	91	—
Dr Vincent.	59	—
Goupil.	58	—
L. Lappomazino.	57	—
Creusot.	24	—
Drollet.	10	—

En conséquence sont élus

MM. Llais, Cardella, Martiny, Raoult, Bonet.

Un deuxième tour de scrutin aura lieu le dimanche 23 septembre pour l'élection du sixième membre européen du Conseil Colonial.

CONSEIL COLONIAL

Elections du 9 septembre 1883.

MEMBRES REPRESENTANT LES INTERETS INDIGENES

[illegible]

En conséquence sont élus,
E no reira hoi ua maiti hia...

MM. Pai a Vêtes, X. Caillat, Poroi, Tihoni a Arato, Virau Bambridge.

Le second tour de scrutin aura lieu dimanche prochain 23 septembre, pour l'élection du sixième membre du Conseil colonial.

*Ei te tapahi i mua nei, 23 no tetepa, e rave hia'i te piti o te maiti
raa, no te ono o te taata i toe no roto i te Apoo raa rahi o te fenua
nei.

Champ de tir.

2-2

L'Administration de la Marine se propose de créer un champ de tir sur la côte du Faaré.

Une enquête de *commodo* et *incommodo* est ouverte à ce sujet.

Les observations ou réclamations seront reçues pendant 15 jours à la Direction de l'Intérieur, où l'on pourra prendre connaissance des plans tous les jours, le dimanche excepté, de 8 heures à 10 heures du matin et de 2 heures à 5 heures de l'après-midi.

Papeete, le 13 septembre 1883.

Te o'ua nei te Paeau faatere raa ohia no te Nuu manua i te faatia i te hoe vahai pupuhi raa tapao i nia hio i te tupuai i Faasire.

Te imi hia nei te mau parau a'oa no te tia raa e te tia ore raa i tei reira.

E fa'hi hia te mau parau e te mau titau raa no tei reira e hōpe no'a e na mahana 15, i te piba toroa no te. Faatere raa Hau i te fenua nei; e ei reira e ti'a i te ficia e hōro atu i te hio i te hōe hōa, i te mau mahana 'toa, eiaha ra i te tapati, e i te hōra 8 e tae roa 'tu i te hōra 10 i te poipoi e i te hōra 2 e tae roa 'tu i te hōra 5 i te tae raa mahana.

Papeete, le 13 no te'epa 1883.

Curatelle aux successions vacantes.

Le sieur Prieon (Aimé), un vieux employé du commerce, décédant à Borabora, est décédé à Raitea le 15 juillet 1883 sans laisser d'héritiers ou légataires connus, et sa succession a été remise à la curatelle aux biens vacants.

Les créanciers de cette succession sont invités à produire leurs titres de créance et les débiteurs sont priés de se libérer dans le plus bref délai entre les mains du curateur de Papeete.

PARTIE NON OFFICIELLE

Papeete, le 20 septembre 1883.

La revue d'honneur, qui termine l'inspection générale des troupes, a été passée sur la place du Gouvernement dimanche dernier 16 septembre, entre huit et neuf heures du matin, par l'Amiral commandant en chef la division navale du Pacifique, qui avait gracieusement envoyé son corps de musique pour en augmenter l'intérêt.

L'artillerie et l'infanterie offraient en ligne une fort belle apparence; les mouvements, le défilé ont été exécutés avec ensemble et régularité, et les personnes accourues pour jouir de ce rare spectacle se sont retirées très-satisfaites de cette fête militaire, favorisée, du reste, par un temps magnifique.

Le trois-mâts-goélette *City of Papeete* est parti hier 19 septembre pour San Francisco.

À propos de Colonisation.

On lit dans le *Journal des Débats*, sous la signature de M. Paul Leroy-Beaulieu :

« Une des erreurs les plus accréditées, c'est de croire que les colonies naissent toutes seules. Voici l'Australie : en dépit de tout ce qui s'est dit dans la Chambre des députés, l'Australie s'est développée artificiellement, jusque vers 1860, par trois causes successives : d'abord la déportation, qui a vraiment fondé l'Australie; puis l'immigration subventionnée, et enfin l'attraction exercée par les mines d'or. Une fois admises, les colonies australiennes ont pu ne plus vouloir de la déportation et supprimer l'immigration subventionnée qui persiste encore pour quelques-unes d'entre elles; mais, sans la déportation et l'immigration subventionnée, qui ont été pratiquées pendant plus d'un demi-siècle, l'Australie serait aujourd'hui une terre aussi sauvage que Bornéo ou la Nouvelle-Guinée. C'est ce qui est incontestable : le principal écrivain anglais sur la colonisation, Mr. Merivale, qui fut non-seulement professeur à Oxford, mais sous-secrétaire d'Etat des colonies, en témoigne de la manière la plus irrécusable.

« Abandonnons donc nos préjugés relatifs à la colonisation. A la condition de persévérer pendant quelques dizaines d'années — car le temps est l'un des grands facteurs de la croissance des colo-

nies, — nous pouvons faire une œuvre civilisatrice et profitable pour nous. C'est peut-être, à vrai dire, le seul chemin que les événements nous aient laissé libre. Un des grands avantages de la colonisation — c'est par celui-là que je termine, — c'est de donner à une nation trop portée à s'engourdir et à se replier dans son bien-être de l'énergie, une surcroît d'activité, d'ouvrir à sa pensée des horizons nouveaux, de l'intéresser moralement et matériellement à l'exploitation et à la prospérité en pays lointains; au point de vue intellectuel et moral, c'est une mission non moins profitable qu'au point de vue matériel. »

La flotte française.

LES ESSAIS DE LA « DÉVASTATION ».

On écrit de Brest, 6 juillet :

On vient de procéder hier aux expériences d'artillerie de la *Dévastation*, qui, avec notre *Amiral-Duperré*, est peut-être le plus beau cuirassé qui soit à flot.

Le 30 juin, la *Dévastation* avait fait des essais de machine, et la moyenne de 4 heures de route avait donné une vitesse de 13 nœuds 55 pour 6,200 chevaux développés.

La *Dévastation* avait porté l'an dernier le pavillon du commandant en chef de l'escadre de réserve, armée lors des événements d'Egypte; mais dès le mois d'octobre, on avait jugé indispensable de munir son artillerie de gros calibre de machines hydrauliques pour en faciliter la manœuvre et, en même temps, d'apporter d'importantes modifications en diverses parties du bâtiment. On la désarma pour remanier les aménagements intérieurs, car les machines hydrauliques qui servent à la manœuvre des canons occupent une place considérable.

L'artillerie de la *Dévastation* se compose de 4 canons de 34 centimètres en acier, pesant 48,000 kilogrammes, placés dans le réduit central. Avec les dispositions adoptées, un seul homme suffit pour la mise en batterie et hors de batterie de cette énorme pièce et de son affût. Les autres mouvements, pointage en direction et en hauteur, s'exécutent avec une régularité parfaite au moyen des appareils hydrauliques.

En outre de ces quatre pièces du réduit, la *Dévastation* porte sur le pont 4 canons de 27 centimètres pesant 28,000 kilogrammes — l'un en chaise, l'autre en retraite, et les deux derniers dans les demi-tourelles sur les côtés; — six pièces de 14 centimètres et douze canons-revolvers Hotchkiss.

Pendant les essais du 5 juillet, on a tiré dix coups avec chacune des pièces de 34 centimètres de l'avant du réduit cuirassé; à savoir, deux à la charge d'exercice de 58 kilogrammes de poudre comprimée, deux à la charge de 100 kilogrammes et six avec la charge de combat de 117 kilogrammes, chassant devant elle un boulet plein du poids de 420 kilogrammes, à la vitesse initiale de 486 mètres. Il n'y a eu aucun incident à signaler; tout le système a fonctionné à la satisfaction de la commission supérieure qui présidait aux expériences.

Il reste encore à faire les mêmes épreuves sur les deux canons de 34 centimètres de l'arrière et à essayer les appareils de lancement des torpilles Whitehead, car la *Dévastation* peut lancer ses engins si réduits aujourd'hui.

On peut donc dire que ce magnifique cuirassé, dont les plans ont été conçus par M. de Bussy, l'un des ingénieurs des constructions navales les plus éminents de notre époque, est dès maintenant prêt à entrer en ligne.

La *Dévastation* est un cuirassé en fer et acier, lancé en 1879. Elle a 94 mètres 86 de long, 21 mètres 25 de large, déplace 9,639 tonnes, et est munie de deux hélices. L'épaisseur maximum de sa cuirasse est de 38 centimètres. C'est un des plus formidables navires de combat qui soit à flot.

Un homme de génie.

On lit dans le compte rendu de la séance du 6 juillet dernier de la commission centrale de la Société de Géographie de Paris :

Sur la table, devant le bureau, est exposé un appareil très-ingénieux, appareil cosmographique, dont M. Elias Agaya, horloger, originaire d'Alep, est l'inventeur. M. Agaya assiste à la séance.

Le président rappelle que nous devons nos premières connaissances astronomiques aux Arabes. Cela est si vrai, que la plupart de nos termes usuels dérivent de l'arabe. Ainsi les mots *zenith*, *azimut*, *nadir* et un grand nombre de noms donnés aux étoiles ne

pour les des noms arabes que nous avons défigurés faute de connaître la langue.

M. d'Abbedie ajoute que M. Agya ne parlant pas le français, qu'il n'a pas eu le loisir d'apprendre — plus occupé qu'il était de ses inventions que de l'étude des langues étrangères, — c'est un de ses amis et compatriotes qui prendra la parole à sa place. Cet ami est M. Karam, le neveu du fameux Joseph Karam, qui, à peu près seul, s'est élevé naguère contre le massacre des Syriens par les Druses. La Société est heureuse de souhaiter la bienvenue à M. Karam.

« Quand un homme, fait encore observer le président à propos de M. Agya, est porté par son propre génie mécanique à faire des inventions du genre de celle qui nous est présentée; quand surtout cet homme vit seul au milieu de ses montagnes, loin de notre civilisation, n'ayant jamais suivi le sillon tracé par un professeur, il ne peut manquer d'avoir des idées originales qui profitent à tous. »

M. Karam commence par donner quelques renseignements sur M. Agya, qui a sacrifié son temps et son argent à la poursuite d'inventions utiles.

Quoique n'ayant pu malheureusement recevoir aucune instruction à cause de la pauvreté de ses parents, placé à l'âge de douze ans en apprentissage chez un horloger de Beyrouth, à vingt ans, il achevait la construction d'une barque de 2 mètres de longueur, laquelle, au moyen d'un ressort, faisait le trajet de 1 mille en mer et revenait à son point de départ en faisant entendre des détonations et en arborant des pavillons en signe de salut.

Il fit ensuite un éventail se mouvant comme une horloge et pouvant évoluer pendant une demi-heure; puis il construisit une pompe aspirante et foulante prenant l'eau dans un puits de 20 mètres et l'expulsant par un tuyau de 3 pouces de diamètre intérieur. Une seule personne suffisait pour faire fonctionner cette pompe. Il inventa une autre pompe encore, celle-ci fonctionnant sans piston. On la plaça dans l'eau et, en imprimant un premier mouvement à son mécanisme, une petite porte s'ouvrait.

M. Agya a trouvé le moyen de faire fonctionner indéfiniment une roue sans vapeur ni électricité : la force motrice est puisée dans la nature. Cette roue, mesurant 50 centimètres de diamètre environ, est destinée à faire marcher une horloge. Le mouvement était perpétuel, il s'ensuivit que cette horloge marcha jusqu'à usure complète.

M. Agya a vainement sollicité du gouvernement l'autorisation d'établir en Syrie des fabriques de tuiles. Il n'a pas trouvé non plus chez ses compatriotes l'appui qu'il demandait pour l'entreprise dans le mont Liban de travaux hydrauliques ayant pour but d'utiliser des chutes d'eau qui se perdent sans aucun profit. A Jaffa, il aurait voulu également remplacer le système long et coûteux qu'on y emploie pour arroser les terres par un système beaucoup plus économique.

L'enthousiasme de l'indifférence qu'il rencontrait dans son pays, il est venu sous le ciel hospitalier de la France pour y présenter ses différentes inventions. Celle qui nous intéresse particulièrement est l'appareil cosmographique à la description duquel M. Karam passe maintenant.

Cet appareil est une petite horloge tournant sur un cercle elliptique qui porte l'indication des mois, des semaines et des jours de l'année; son mouvement indique les jours du mois solaire (grégorien et grec), les jours de la semaine, les heures et minutes; il entraîne autour d'un globe qui représente le soleil un autre globe figurant la terre et, un troisième figurant la lune, celle-ci munie d'une aiguille qui marque les jours du mois lunaire.

La terre accomplit sa rotation sur son axe toutes les vingt-quatre heures et donne l'heure des principales villes du monde.

La lune tourne autour de la terre pendant le mois lunaire, et ces deux corps exécutent pendant un an leur mouvement de translation autour du soleil, faisant ainsi connaître la position de la terre dans l'espace à chaque mois, à chaque jour de l'année, et par conséquent les saisons et le rapprochement des pôles vers le soleil.

Il suffit de remonter l'horloge une fois par mois pour imprimer le mouvement à tout le mécanisme.

De l'aérostation.

Quoique notre siècle ait dépassé tous les autres au point de vue des inventions et des découvertes scientifiques, il est établi qu'il reste beaucoup à faire, et, par le fait, l'étude de certaines parties n'est encore arrivée qu'à l'état d'ébauche.

Par les résultats acquis, nous entrevoyons le champ immense d'exploration à parcourir, et nous devons que le dix-neuvième siècle n'est encore que l'avant-coure des prodiges à venir. Au nombre de ces derniers, la navigation aérienne occupera une place

de premier rang; mais la solution de ce problème présente une tâche des plus ardues. Bien des tentatives ont échoué contre cet écueil et, malgré les efforts de nos grands savants, nous sommes encore dans l'expectative.

Nous n'entreprendrions pas ici de faire un résumé historique de l'aérostation qui, depuis la fin du siècle dernier, a été l'objet de nombreuses études et qui a eu des intermittences de vogue souvent répétées. Nous nous contenterons de signaler les progrès accomplis dans les expériences les plus récentes.

Tout le monde sait que le ballon subit l'ascension dès que le poids de tout l'appareil est moindre que le poids du volume d'air déplacé; mais une fois abandonné à lui-même l'aérostat est privé de toute initiative de direction et, par conséquent, est livré à toutes les conditions et à tous les caprices de l'atmosphère.

Les perfectionnements apportés depuis quelque temps à la construction et à l'efficacité des moteurs électriques ont fait naître l'idée d'employer ces machines, accompagnées de leurs accumulateurs, pour faire manœuvrer une hélice attachée à la nacelle du ballon, laquelle hélice serait à la direction du ballon ce que l'hélice dans l'eau est à la marche des bateaux à vapeur. Ce système présenterait sur les autres moteurs un avantage dont il faut tenir compte : c'est que l'hydrogène du ballon ne serait pas sujet à être enflammé par le voisinage d'un feu quelconque.

Une expérience toute récente faite dans une grande salle, avec un ballon de forme elliptique, ayant neuf pieds de longueur sur quatre pieds de diamètre, a démontré que la navigation aérienne était entrée dans une phase nouvelle et qu'elle présente une perspective plus encourageante. Nous n'entrerons pas dans les détails de ladite expérience; il nous suffira de constater que la vitesse et la direction de la marche sont au nombre des résultats acquis. Mais bâtons-nous de faire observer que les essais ont été faits dans une salle où l'air était parfaitement calme, et que par conséquent dans des moments d'orage ou de grands vents les conditions ci-dessus seraient considérablement changées. Nous ferons aussi remarquer que la réserve d'électricité dans l'accumulateur serait épuisée dans un temps très limité.

Jusqu'à ce jour toutes les entreprises pour assurer la direction des ballons sont restées infructueuses; nous entendons par là qu'un ballon, obéissant à la volonté de l'aéronaute, n'a pu être ramené à son point de départ après avoir parcouru les régions atmosphériques. Cet objet ayant été accompli dans un local où l'air était calme, nous saisissons l'occasion pour appeler l'attention sur ce succès partiel dont l'importance ne doit échapper à aucun intérêt.

Les obstacles à franchir sont formidables et nombreux; mais, ils ne sont pas infranchissables. Malgré les opinions contraires émises par quelques sociétés savantes, nous avons la ferme conviction que, dans un avenir plus ou moins prochain, une main hardie tranchera ce noeud gordien de la science, et fournira un enseignement de plus au scepticisme qui, par son opposition systématique, est la pierre d'achoppement de notre époque.

(Courrier de San Francisco.)

LÉON STRIET.

On vient d'expérimenter un nouveau procédé pour préserver le fer de la rouille. Le gouvernement brésilien faisait construire un phare dont la charpente était tout en fer. Il ne tarda pas à s'apercevoir que la rouille envahissait cette charpente d'une manière effrayante et que la solidité du phare serait au bout de quelques temps compromise au point d'être obligé à l'abandonner. Un phare construit de la même façon a été détruit sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre; on attribue ce malheur à l'oxydation du fer par la rouille. Ces deux faits, entre mille, montrent l'importance qu'il y aurait à pouvoir rendre le fer inoxydable. On a galvanisé le fer; on l'a recouvert de minium et de peinture; on l'a recouvert de plomb; on a traité de bien d'autres façons encore pour le préserver de la rouille; mais tous ces moyens présentent, d'autre part, certains inconvénients. Le nouveau procédé consiste à recouvrir le fer à protéger d'une couche... de rouille, mais d'une rouille spéciale. Au lieu de provoquer la formation de la rouille ordinaire, on provoque celle de l'oxyde magnétique de fer, qui résiste à l'action atmosphérique et protège, en conséquence, le fer sous-jacent. On peut donner à cette couche d'oxyde magnétique l'épaisseur que l'on veut; elle fait corps avec le fer qu'elle recouvre et le protège d'une façon très efficace. On provoque la formation de l'oxyde magnétique en chauffant le fer dans des chambres spéciales pendant un temps variable, selon l'épaisseur d'oxyde que l'on veut obtenir. Le procédé est très ingénieux. S'il est réellement bon et efficace, il rendra d'immenses services à l'industrie.

(O muri l'ho, — Ah! io i te numero i' nge'e i teie.)

«ΕΙΣΤΕ. Ξανά μια περίεργη και πολύ ενδιαφέρουσα»