

MESSAGER DE TAHITI

PARTIE OFFICIELLE

GOVERNEMENT DE TAHITI

Arrêté au sujet de la déclaration à faire par toute personne possédant de l'opium.

Le Commissaire de la marine, Gouverneur des Établissements français de l'Océanie,

Vu l'arrêté du 24 juillet 1883 réglant l'introduction, le transport, la fabrication et la vente de l'opium dans les Établissements français de l'Océanie ;

Vu la demande formulée par M. Cardella, fermier de l'opium à compter du 1^{er} janvier 1884 ;

Sur la proposition du Directeur de l'Intérieur ;

Le Conseil d'administration entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Toute personne qui possèdera au 1^{er} janvier 1884 une quantité d'opium quelconque sera tenue d'en faire la déclaration et la présentation à M. Cardella, fermier de l'opium à partir de la date susvisée du 1^{er} janvier.

Art. 2. Les déclarations seront faites au fermier, verbalement ou par écrit, du 1^{er} au 3 janvier inclus pour Papeete, du 1^{er} au 8 pour les districts et Moorea.

Art. 3. La présentation aura lieu au domicile des déclarants, et sera faite soit au fermier, soit aux délégués nommés par lui à cet effet.

Art. 4. Il sera fourni par le fermier à chaque déclarant une reconnaissance écrite des quantités présentées.

Art. 5. Les infractions aux dispositions qui précèdent seront punies d'un emprisonnement d'un à cinq jours et d'une amende de un à quinze francs, sans préjudice des peines plus graves qui pourraient être encourues, conformément aux dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1883.

Art. 6. Le Directeur de l'Intérieur et le Chef du service judiciaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera, publié au *Messenger* et inséré au *Bulletin officiel* de la colonie.

Papeete, le 28 décembre 1883.

MORAU.

Par le Gouverneur :

Le Directeur de l'Intérieur,

Le Chef du service judiciaire,

GENVILLE-RÉACHE.

G. BÉNER.

Décision sur les taxes et contributions à percevoir pendant le mois de janvier-1884.

La Commissaire de la marine, Gouverneur des Établissements français de l'Océanie,

Vu les articles 44 et 45 du décret du 20 novembre 1882 sur le service financier aux colonies et l'article 12 de l'arrêté du 4 décembre 1880 ;

Considérant que le budget des recettes de l'exercice 1884 pour le service Local ne sera pas arrêté à la date du 1^{er} janvier prochain ;

Attendu qu'il importe de mettre les comptables en mesure d'assurer le service courant de la perception ;

Sur la proposition du Directeur de l'Intérieur ;

Le Conseil d'administration entendu,

DÉCIDE :

Art. 1^{er}. Les taxes et contributions à percevoir par les divers fonctionnaires et agents du Trésor pendant le mois de janvier 1884 seront calculées d'après les taux et tarifs fixés pour l'exercice 1883, sauf remboursement aux intéressés, s'il y a lieu, par suite de modifications adoptées par le Comité des finances.

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

de la présente décision, qui sera communiquée et enregistrée partout où besoin sera.

Papeete, le 29 décembre 1883.

MORAU.

Par le Gouverneur :

Le Directeur de l'Intérieur,

GENVILLE-RÉACHE.

ADMINISTRATION DE L'INTÉRIEUR

A l'occasion du jour de l'an, les élèves des écoles publiques

auront congé les 1^{er}, 2 et 3 janvier 1884.

No te haapao raa i te matahiti api, aita ia e haapii raa ta te mau tamarii no te mau haapii raa a te Hau, i te 1, 2 e te 3 no tennare 1884.

PARTIE NON OFFICIELLE

La France agricole.

On lisait dernièrement à ce sujet dans l'*Alta California* :

Sous le rapport des produits de l'agriculture en général, la France occupe le quatrième rang. Elle vient après les États-Unis, la Russie et l'Allemagne. Mais si on se place au point de vue de la production du blé, elle est la troisième et l'Allemagne passe au quatrième rang.

La France a une superficie totale de 132 millions 142,967 acres, soit une étendue à peu près égale à celle des États de la Nouvelle-Angleterre, mais moindre que la surface des terres consacrées aux États-Unis à la culture du blé, du maïs et du foin.

En France, les routes, les cours d'eau et les villes absorbent cinq pour cent de la surface totale. Les jardins et les vergers, un et demi pour cent. Cinq pour cent sont consacrés aux vignes. Un sixième est en forêts ; un huitième consiste principalement en montagnes incultes, et un septième est couvert de prairies.

Ces chiffres sont extraits du dernier rapport dressé par le ministre des finances.

Malgré une surface relativement petite de terres consacrées à l'agriculture, la France a atteint dans cette industrie un degré de prospérité qui peut servir d'encouragement à de plus grands pays agricoles.

Comparativement à ce qui se passe aux États-Unis, surtout dans les États de l'Ouest, les agriculteurs français obtiennent des résultats supérieurs. D'après le rapport en question, les terres ont produit en France, en 1850, un revenu de 161 millions de dollars. Cette année, le même revenu a atteint le chiffre énorme de 329 millions de dollars. Une telle augmentation dit assez combien doit travailler le cultivateur français.

Aux États-Unis et depuis les dix dernières années, les revenus agricoles se sont élevés de 325 à 340 millions de dollars.

En France, un hectare de terre qui valait en moyenne 256 dollars en 1851, valait 366 dollars en 1879. Pendant la même période, la valeur des prairies s'est élevée de 412 à 592 dollars ; celle des vergers, de 413 à 593 ; celle des jardins et des vergers, de 872 dollars à 1,100.

On y compte 8 millions 434,218 propriétaires ruraux et 14 millions 234,237 locataires.

Malgré la grande concurrence faite par les produits agricoles récoltés aux États-Unis, l'agriculture française continue à s'améliorer ; le fermier français peut avec raison passer pour le plus heureux des hommes ; il démontre au fermier américain combien celui-ci peut encore apprendre, et qu'une petite parcelle de terre bien cultivée a plus de valeur qu'une immense propriété à moitié négligée.

Le canal de Panama.

On écrit de Panama :

Les travaux préparatoires du canal de Panama, très-difficiles en raison du défrichement de la forêt vierge qui couvre toute l'étendue

Les bagages, en attendant, sont très nombreux et ont été classés sur divers points et sont en pleine activité; des dragages et des excavations viennent d'être montés et fonctionnent dans ces divers endroits.

Le nouveau port de Colon, où arrivent tous les matériaux nécessaires à l'exploitation, est fini depuis trois mois, et le lit du rio Chagres permet maintenant aux navires de remonter jusqu'au chantier de Gatun, situé à plusieurs kilomètres de l'embouchure de la rivière; les chantiers de Monkey-Hill, de Paraiso, de Culebra et d'Obispo travaillent sans relâche. Quant au point culminant de l'isthme, qui est situé à 96 mètres au-dessus du niveau de la mer, 450,000 mètres cubes de terre ont déjà été élevés à la main d'homme, et plusieurs machines viennent d'y être montées qui doivent en ramener un grand nombre de mètres par jour.

Enfin, pour donner une idée générale de l'extension donnée à cette entreprise gigantesque, 7,000 ouvriers nouveaux viennent d'être engagés, ce qui va porter prochainement le nombre total des travailleurs à 14,000.

En résumé, après avoir lu les journaux et entendu le découragement avec lequel certaines personnes parlaient de ce qui se passait à Panama, j'ai été émerveillé de ce qui s'y faisait, et j'ai été bien heureux de constater le courage et l'activité déployés par nos compatriotes dans cette œuvre si éminemment française.

Traction électrique.

On s'occupe beaucoup en ce moment de la traction électrique. On commence à construire un peu partout des tramways et de petits chemins de fer électriques. Nous ne parlerons pas des essais de tramcars électriques à accumulateurs; la question est toute différente. Nous parlons des tramways qui puisent leur force de traction le long d'un fil télégraphique; il paraît plus simple de puiser sa force le long d'un fil que de l'emporter avec soi dans des masses de plomb. Tous les tramways actuels se servent de ce moyen économique.

Le tramway qui fonctionne depuis quelque temps à Brighton donnerait, d'après l'ingénieur de la municipalité de cette ville, des résultats très-satisfaisants. La ligne est d'un quart de mille, placée sur traverses; on s'est servi de rails ordinaires et de longrines longitudinales. Les rails sont en communication entre eux par des brides de fer. Le 6 août dernier, la voiture fut employée pendant onze heures sans arrêt. Le nombre des passagers transportés s'élève à 1,200, et la distance parcourue à 50 milles. Depuis ce jour, le service s'est fait régulièrement. La perte de courant n'excède pas 10 p. 0/0 par temps humide et 5 p. 0/0 par temps sec. Les rails seuls sont employés comme conducteurs. Voici quelques chiffres :

Machine, force.....	3 chevaux.
Intensité du courant.....	18 ampères.
Force électro-motrice.....	56 volts.
Poids du moteur.....	275 livres.
Poids de la voiture.....	700 —
Chargement de 12 personnes.....	1,000 —
Vitesse moyenne.....	7 milles par heure.
Distance par jour: 25 à 30 milles.	
Nombre de voyageurs: 350.	

Les frais de transport de 12 passagers en 60 voyages d'un demi-mille chaque, c'est-à-dire du transport de passagers à une distance de 30 milles, sont ainsi calculés :

Gaz pour la machine.....	3 ⁵ »
Huile et pèche.....	0 80
Conducteur.....	4 »
Ouvrier pour la machine.....	3 20
Dépréciation sur 12,500 francs.....	6 25
Total.....	17 55

soit un peu plus de 5 centimes par mille.

Comme la voiture ne marche actuellement que cinq minutes et s'arrête six minutes, sa capacité de transport peut être multipliée par deux, sans autre augmentation de dépense que 50 p. 0/0 de gaz; de sorte qu'en admettant qu'on aille chaque fois à plein, le coût ne s'rait que de 2 centimes 1/2 par mille et par voyageur.

Les tramways à fil télégraphique et retour du courant par les rails offrent cependant un inconvénient; tels sont ceux de Berlin, Vienne, etc.

C'est ainsi que dans le cas où un cheval pose ses sabots sur chaque rail, quand ces rails servent de conducteurs électriques, il reçoit un choc souvent fatal. De même un véhicule qui traverse les rails coupe le circuit et arrête le car du tramway électrique. A Morside, résidence de M. Crossley, près d'Halifax, dans le Yorkshire, vient d'être essayée une voiture mue par l'électricité suivant le système de M. H. Smith qui paraît à ces inconvénients. Au lieu d'utiliser les rails comme conducteurs électriques, on forme un canal au centre de la voie ferrée, semblable à celui qu'on emploie dans le système de câble Hallidie.

Les conducteurs électriques sont placés sur des isolateurs dans ce canal, et on évite ainsi le défaut et le danger de faire des rails les conducteurs électriques. Une petite voiture circule sur les conducteurs qui sont munis de plaques collectrices placées à travers l'ouverture ou fente longitudinale à la surface, et des fils en cuir amènent le courant à la machine électrique placée sur le car. En ce qui concerne les roues, il y a aussi une modification à la méthode ordinaire. Au lieu de n'employer que les petites roues qui courent sur les rails, une grande roue à large surface court au milieu de la voie, ce qui assure une force de traction uniforme et permet à une machine légère d'accomplir plus de travail. Les arrêts et les départs du car se font à l'aide d'un commutateur électrique relié à un engrenage de freinage. La force électrique est engendrée par un petit moteur à gaz rattaché à une machine Gramme.

(Journal officiel.)

FAITS DIVERS.

On s'occupe en ce moment de relier nos principales colonies par voie télégraphique avec la mère-patrie. Déjà l'on travaille au câble de la Nouvelle-Calédonie, qui doit relier cette possession à l'Australie et, par suite, à l'Europe. Pour le Sénégal, on va établir un câble reliant Dakar, limite sud de la colonie, avec les îles du Cap-Vert, qui, elles, sont déjà en communication télégraphique avec l'Europe. D'autre part, comme un fil télégraphique a été établi le long du tracé du chemin de fer du Sénégal actuellement en construction, on voit qu'il sera possible bientôt d'envoyer des dépêches de Paris jusqu'au bout du Niger. De même on vient d'étendre le télégraphe en Tunisie jusqu'à Zarzis, c'est-à-dire à l'extrême sud de la Régence. On peut communiquer directement de ce point avec Paris. Ajoutons enfin qu'on va relier le Tonkin à la Cochinchine par une ligne sous-marine allant d'Hai-Phong, à l'embouchure du fleuve Rouge, jusqu'à Saïgon, et comme la capitale de la Cochinchine française est déjà en relation télégraphique avec l'Europe, on pourra communiquer directement avec le Tonkin.

— On mande de Gold Spike, 8 septembre : « La cérémonie de la pose du clou d'or qui consacre l'achèvement du Northern Pacific Railroad a eu lieu hier à 3 heures de l'après-midi, en présence d'une foule considérable et au bruit des salves d'artillerie en l'honneur de la circonstance. Cette nouvelle ligne de chemin de fer relie définitivement la côte du Nord-Pacifique avec celle de l'Atlantique. »

— Tout le monde a entendu parler des merveilles de la Vallée Yosemite et du Parc Yellowstone, où se rendent en foule les touristes des Etats-Unis. Mais que sont les géants de la Californie en comparaison de ceux qui viennent d'être découverts en Australie ? Il y a là des eucalyptus mesurant 200 pieds du sol aux premières branches; ils ont plus de 360 pieds de hauteur totale. Il y avait encore à Mount Washington, Hobart Town, un arbre de la même espèce, dont le tronc avait 86 pieds de circonférence. Voici qui est curieux. On vient de découvrir à Victoria le véritable roi des forêts. C'est un eucalyptus Amygdalina, qui a 430 pieds de haut !

Union Théâtrale de Papeete.

L'Union Théâtrale de Papeete se propose de donner une deuxième représentation samedi prochain 5 janvier, au Palais de l'Exposition, avec le concours de la Fanfare locale. Des chansonnettes amusantes, la comédie toujours de circonstance d'un monsieur qui prend la mouche; une tumbola artistique, l'opérette éternelle des Deux aveugles en composent le programme. C'est dire que les spectateurs auront de bonnes heures; les artistes amateurs trouveront les leurs dans la satisfaction du public.