

REPUBLIQUE FRANÇAISE — LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

# JOURNAL OFFICIEL

DES

## ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie

Paraissant tous les Jours à 8 heures du soir.

Matahiti 61.  
N° 2

Te Uea a te Hau no te mau Haaparao raa farani i Oteania

Mahana mahi  
(11 no tenuare 1912)

**PREX DE L'ABONNEMENT (payable d'avance):**  
Intérieur—Un an.... 18 fr. || Extérieur—Un an.... 20 fr.  
id. Six mois.. 10 » || id. Six mois.. 11 »  
id. Trois mois. 6 » || id. Trois mois. 6 50  
Un numéro : 50 centimes.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

**PREX DES ANNONCES (au comptant):**  
Les 20 premières lignes..... 50 c. la ligne  
Au-dessus de 20 lignes..... 25 id.  
Les annonces renouvelées se paient la moitié du prix de la première insertion.

### S O M M A I R E

#### PARTIE OFFICIELLE

Déclaration de nécessité de prolongation jusqu'au 29 février 1912, de la limite d'exécution de certains travaux en cours.  
Audience de la Justice de paix de Taravao.  
Audience de la Justice de paix de Moorea.

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Rapport du délégué du Ministère des colonies au 2<sup>e</sup> Congrès international du froid tenu à Vienne (Autriche) en octobre 1910.  
Enquête de commodo et incommodo.  
Avis. — Chambre d'Agriculture.  
Nouvelles diverses.  
Partie littéraire.  
Extraits des registres de l'état civil.  
Service postal. — Marche des courriers.

### PARTIE OFFICIELLE

#### Gouvernement des Établissements français DE L'Océanie

**DÉCLARATION de nécessité de prolongation jusqu'au 29 février 1912, de la limite d'exécution de certains travaux en cours.**

(Du 23 décembre 1911).

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu les articles 38 et 39 du décret du 20 novembre 1882 sur le régime financier des Colonies;

Considérant que certains travaux commencés dans le courant de l'année 1911 ne pourront être achevés avant le 31 décembre courant et que certaines commandes faites depuis le début de l'année ne pourront être reçues avant la date précitée,

DÉCLARE :

Qu'il y a nécessité de prolonger jusqu'au 29 février 1912, la

durée de la période pendant laquelle devront être exécutés, dans la limite des crédits ouverts, les travaux et fournitures ci-dessous :

#### Chapitre 12. — Article 2.

Construction d'un mur de protection à Vaitunamea.  
Construction de 2 écoles dans le district de Teavaro-Teaharoa (Ile de Moorea).  
Mise en état de propreté et réparations diverses à la Caserne d'Infanterie.

Travaux de route à exécuter sur les sommes provenant du rachat de la prestation.

Approvisionnement des matériaux nécessaires pour l'agrandissement des hangars de la douane et de la réfection de la rue de Rivoli et de l'Avenue de Fautaua.

Fourniture de matériel pour les ateliers et les travaux.

#### Chapitre 18. — Illes-Sous-le-Vent.

Travaux d'adduction d'eau pour la ville d'Uturoa.

#### Chapitre: Dépenses extraordinaires

Construction d'un lazaret à Motu-Uta, d'un pavillon d'isolement à Motu-One et d'un chaland avec ses accessoires pour le transport de l'appareil Clayton.

Papeete, le 23 décembre 1911

A. BONHOURE.

#### Justice de paix de Taravao Tiripuna faeahau parau no Taravao

Le Procureur de la République, Chef du service Judiciaire, informe le public que la prochaine audience de la Justice de paix à compétence étendue de Taravao aura lieu le samedi, 20 janvier 1912, à 8 heures du matin.

Te faaite nei te Auaha ture o te Repupirita, Raatira no nia i te mau ohipa Haava raa, i te taata'toa, e ei te mahana ma 20 no tenuare 1912, i te hora 8, i te poipoi, e tairuru ai i te Tiripuna faeahau parau no Taravao.

#### Justice de paix de Moorea

#### Tiripuna faeahau parau no Moorea

Le Procureur de la République, Chef du service Judiciaire, informe le public que la pro-

Te faaite nei te Auaha ture o te Repupirita, Raatira no nia i te mau ohipa Haava raa, i te

chaine audience de la Justice de paix d'Areaitu (Moorea) aura lieu le samedi, 27 janvier 1912, à 8 heures du matin.

taata'toa, e ei te mahana maa 27 no tenuare 1912, i te hora 8, te poipoi e tairuru ai te Tiripina faaehau parau no Areaitu (Moorea).

## PARTIE NON OFFICIELLE

### COMMUNICATIONS DIVERSES

#### RAPPORT DU DÉLÉGUÉ DU MINISTÈRE DES COLONIES

Au 2<sup>e</sup> congrès international du froid

Tenu à Vienne (Autriche) en octobre 1910.

##### ORGANISATION ET OBJET DU CONGRÈS.

C'est une idée toute moderne que d'employer à des usages industriels, commerciaux ou agricoles, le froid artificiellement ou, comme on dit, industriellement produit. Elle date de la fin du siècle dernier, du jour où mettant en œuvre les découvertes de la physique, les entrepreneurs de constructions métallurgiques ont réalisé, en vu d'une utilisation plus large que des expériences de laboratoire, non pas seulement des machines à fabriquer de la glace, mais surtout des appareils destinés à produire et à entretenir dans un local clos de très basses températures. Le premier, un savant français, M. Tellier, aménagea de la sorte une cale de navire pour transporter au-delà de l'Atlantique des viandes de boucherie. En fait, l'industrie du froid n'utilise plus aujourd'hui la glace. Ce procédé a l'inconvénient de ne produire qu'un refroidissement insuffisant de l'atmosphère ambiante et, de plus par le fait même qu'il abaisse la température, provoque une condensation de la vapeur d'eau contenue dans l'air; il en résulte que les parois de la salle où s'opère le refroidissement, et les objets mêmes qui sont à refroidir, se couvrent de buée. Le froid est désormais obtenu par des compresseurs spéciaux ( compresseurs soit d'air, soit d'un autre fluide) qui abaissent la température au degré voulu, selon les besoins, et produisent du froid sec.

Il y a quelque vingt ans que furent tentés les premiers essais. En Angleterre, aux Etats-Unis, en Autriche, en Russie de très curieuses entreprises furent mises sur pied. Mais ces efforts épars manquèrent de coordination et s'ignorèrent le plus souvent l'un l'autre, tant que n'exista point l'association internationale du froid.

Constituée en janvier 1909, celle-ci aperçut bien vite l'intérêt qu'il y a pour toutes les grandes puissances, pour leur essor économique, pour le développement de leurs échanges, pour l'augmentation de leurs transits internationaux et de leurs transports maritimes, à se renseigner mutuellement sur les progrès réalisés par chacune d'elles dans la science des applications industrielles du froid. Le premier congrès international du froid fut tenu à Paris en 1909 et eut le plus grand et le plus légitime retentissement. Toutes les ressources susceptibles d'être tirées du froid industriel furent indiquées, étudiées, ou tout au moins devinées.

A vrai dire, aucune découverte sensationnelle ne s'est produite en cette matière depuis un an. Mais l'importance que vient de prendre le second congrès international du froid, siégeant à Vienne, tient moins aux communications inédites, dont lecture y fut donnée, qu'aux immenses progrès des industries frigorifiques, qui nous y furent révélés. Dans tous les pays, sauf malheureuse-

ment en France, les emplois du froid industriel sont déjà nombreux et fréquents. Par les rapports présentés par les délégués des diverses puissances, il est possible de constater que de petits pays, comme le Danemark, ou d'autres, qui n'ont ni nos ressources économiques, ni notre degré de culture, comme la Russie, sont cependant à cet égard bien en avance sur nous; les méthodes de conservation des produits agricoles les plus variés sont connues et mises au point: l'on sait congeler et conserver, avec une parfaite sécurité, et pendant des temps très longs, toutes les denrées, notamment les denrées alimentaires, qui exposées aux conditions ordinaires de la température se détériorent ou même périssent très vite. Pour chacun de ces produits on connaît la température la plus favorable à la conservation; Russes, Argentins, Anglais et Américains rivalisent de science et d'ingéniosité pour résoudre le problème du transport aux meilleures conditions économiques possibles des légumes, fruits, beurres, œufs, poissons et viandes qu'ils produisent ou consomment.

Il convient à la France d'utiliser enfin sur son territoire et dans son propre intérêt ces découvertes récentes. Le retard, dans lequel nous sommes à cet égard vis-à-vis d'autres nations, est d'autant plus regrettable que nos savants ont été parmi les premiers à signaler les utilisations possibles du froid et qu'en demeurant dans l'inaction nous semblons nous mettre volontairement, en face de l'étranger, en état d'infériorité sur le terrain de la concurrence économique internationale.

La question ne se pose guère de réaliser, grâce aux procédés frigorifiques, de meilleures conditions de transports pour les denrées périssables sur nos chemins de fer métropolitains. La distance qui sépare Boulogne ou Fécamp de Paris, Cannes ou Hyères de nos grandes villes n'est pas assez considérable pour que marée ou primeurs courent de graves risques de se détériorer en route. Aussi bien n'est-ce point l'application des méthodes frigorifiques au transport ou à la conservation des produits métropolitains que j'ai eue en vue, en suivant à Vienne les travaux du congrès. C'est à leur emploi dans l'ordre de l'exploitation économique de nos colonies que j'ai plus spécialement pensé et d'ailleurs c'est dans ce domaine que nos compatriotes peuvent et doivent le plus aisément et le plus largement, semble-t-il, tirer parti des applications du froid industriel. Là sont réunies les conditions nécessaires au succès de l'entreprise: désir et même besoin de lutter dans presque toutes nos colonies contre l'action déprimante, dissolvante du climat des tropiques, longues distances à franchir entre la métropole et nos possessions, souci d'imiter les entreprises les plus heureuses de nos rivaux.

Ainsi c'est au Togo que les Allemands recourent à l'un des emplois les plus bienfaisants du froid, le rafraîchissement artificiel des habitations. C'est pour transporter en Grande-Bretagne les viandes de boucherie et le gibier congelés d'Australie et de la Nouvelle-Zélande que les Anglais ont créé des services spéciaux de navigation. C'est pour amener vers les provinces occidentales de leur empire, vers l'Allemagne et l'Autriche, les beurres, les œufs et les viandes de Sibérie que les Russes ont construit sur leur transsibérien des stations, des entrepôts et un matériel roulant frigorifiques.

On peut, semble-t-il, envisager à trois points de vue différents le problème de l'utilisation du froid industriel à la mise en valeur de notre domaine colonial:

1<sup>o</sup> Utilisation du froid en rafraîchissement artificiel des habitations, à l'hygiène tropicale, question parfois traitée sous le titre « Le froid à domicile ».

2<sup>o</sup> Utilisation du froid au transport vers les pays tropicaux de

certaines denrées alimentaires métropolitaines, qui font défaut dans la plupart de nos colonies, telles que primeurs, légumes verts, produits de la laiterie, etc.

3° Utilisation du froid au transport vers la France, ou d'une manière générale vers l'Europe, de produits coloniaux périssables, tels que poissons de la baie d'Arguin, bananes des Antilles et de l'Afrique occidentale, viandes, gibiers et volailles du Soudan et de Madagascar, etc. (1).

#### LE FROID ET L'HYGIÈNE TROPICALE.

Rafraîchir artificiellement les locaux habités, c'est là un rêve anciennement conçu par tous ceux qui ont vécu sous les tropiques, mais qui commence à peine d'être réalisé.

Dans tous les pays chauds, c'est une nécessité pour l'Européen de défendre son habitation non seulement contre la température excessive, mais encore contre l'éclat et la réverbération du soleil, contre l'humidité, qui accompagne le plus souvent les températures torrides (plus l'air est chaud, plus s'accroît sa teneur en humidité), ainsi que contre les insectes, les moustiques qui pullulent sous le ciel des tropiques. De longue date des remèdes ont été préconisés. Contre le soleil, on a édifié des constructions munies de vérandas, qui préservent les appartements intérieurs à la fois des rayons trop chauds et de la lumière trop intense (ainsi sont construites, par exemple, la plupart de nos casernes aux colonies). Contre la chaleur, on use de plus en plus en tous lieux de ventilateurs. Contre les moustiques, on prend souvent la précaution de grillager portes, fenêtres et vérandas (ainsi sont défendues, par exemple, les gares du chemin de fer Dakar-Saint-Louis). Contre l'excès d'humidité, on a proposé enfin, — mais sans l'avoir encore réalisé en pratique, — le procédé de dessiccation, bien connu dans les laboratoires, qui consiste à faire passer l'air ambiant sur des substances avides d'eau, telles que l'acide sulfurique et le chlorure de calcium.

Or, voici qu'aujourd'hui l'emploi du froid industriel permet de lutter plus efficacement encore contre les inconvénients du climat tropical. Déjà, les Américains ont inventé il y a quelques années le « poêle à froid ou poêle à glace », appareil composé d'un grand réservoir à glace dans lequel on fait circuler l'air ambiant avant de le distribuer dans les appartements. Mais les hygiénistes et les médecins ont démontré que le refroidissement ainsi obtenu est en général trop coûteux et, en outre, assez difficile à graduer; de plus, ce système n'assèche pas l'air suffisamment et l'on sait que l'excès d'humidité est pour l'Européen sous les tropiques une cause peut-être plus active que la chaleur d'affaiblissement général de l'organisme. Aussi tend-on à préférer désormais un rafraîchissement engendré par d'autres procédés. Nous n'en citerons que deux, ceux qui sont les plus usuels :

1° On peut refroidir les appartements par une circulation de l'air autour d'un serpentín parcouru par un fluide à basse température, tel que l'ammoniaque liquide ou un gaz liquéfié. Des essais très heureux en ce sens ont été faits à Saint-Louis (Etats-

(1) En raison du peu d'étendue des tronçons des chemins de fer coloniaux français sur lesquels les voyages ne dépassent pas quelques heures, il m'a paru prématuré de procéder à une étude spéciale des transports avec appareils frigorifiques aux colonies. Quelques entreprises terrestres ou fluviales se servent de ces appareils, qui deviendront d'un usage courant lorsque les lignes actuelles auront été reliées entre elles de façon à constituer des réseaux de vaste étendue. D'ici là, d'ailleurs, des progrès scientifiques et pratiques se seront certainement réalisés dans l'industrie du froid.

J'ai, en outre, laissé volontairement de côté les détails techniques concernant cette industrie et ses applications, ainsi que les indications de prix relatives à la création des entrepôts, navires frigorifiques ou autres installations, ces renseignements ne me semblant pas entrer dans le cadre de ce rapport.

Unis) et au Togo (1) où l'hôpital est perpétuellement maintenu à une température de climat tempéré.

2° On peut aussi rafraîchir les maisons en y distribuant de l'air préalablement comprimé et détendu.

Ces procédés ont tous deux l'avantage de dessécher l'air en le refroidissant et d'engendrer ainsi une température moyenne et sèche qui semble très défavorable aux moustiques. De plus, ils permettent de graduer la température et de n'obtenir qu'une différence de 7 à 10° avec l'air extérieur.

M. le colonel Bourgoïn, de l'artillerie coloniale, qui a fait de cette question une étude très complète (2), donne ses préférences au système de production de froid par air détendu. C'est ce système que les Belges semblent devoir préférer également dans les constructions qu'ils préparent présentement à Matadi.

Quoi qu'il en soit, Belges au Congo, Allemands au Cameroun, Hollandais à Java et Anglais dans l'Inde étudient tous aujourd'hui cette question de l'application du froid à l'hygiène coloniale (3). Ils réalisent la prédiction de l'hygiéniste Pettenkofer qui écrivait en 1878 : « La question du froid dans la zone tropicale jouera bientôt le même rôle que le problème du chauffage en hiver dans nos pays tempérés.

Dans les deux cas, la difficulté consiste à amener l'air de l'extérieur à la température la plus propice à l'exercice des fonctions vitales; de même que chez nous, dans un hôpital, on amène par échauffement l'air à la température de chambre de malade, de même sous les tropiques il faut l'y amener par rafraîchissement. On peut ajouter que même si le contraste entre l'air chaud de l'extérieur et l'air frais des locaux est peu marqué au point de vue purement thermométrique (et les médecins conseillent en effet de limiter étroitement l'écart) la réduction de la teneur en humidité de l'air, ou comme on dit la régulation du degré d'humidité de l'atmosphère rendra la température des locaux infiniment plus supportable.

En créant des habitations, des hôpitaux, munis d'installations frigorifiques, on peut donc construire sur place aux colonies des sanatoria excellents. On permet aux malades ou simplement à ceux qu'a affaiblis un climat torride, de se remettre et de reprendre des forces par une amélioration des fonctions organiques. Même pour les plus valides ces établissements seraient d'un grand prix; tous les deux ou trois mois quelques jours passé à cette « cure de froid » vaudraient pour eux un retour en Europe ou du moins un voyage en mer et leur permettraient de prolonger très longtemps leur séjour aux colonies. La question de la relève des troupes et des fonctionnaires civils s'en trouverait simplifiée. Provoquer à notre tour et même multiplier dans nos possessions, qui n'en sont malheureusement pas encore pourvues, des installations de ce genre, ce serait, à pu dire M. Moriceau, délégué du gouvernement de Madagascar au congrès de Vienne, « une bonne action et une bonne affaire (4) ».

(1) Voir une description de l'hôpital Nachtigall du Togo, dans Claus Schilling. *Tropenhygiene*, Leipzig, in-8°, p. 59, 61.

(2) Bourgoïn. — La maison coloniale moderne, (*Revue générale des sciences*, 1907.)

(3) Même en Europe et aux Etats-Unis, il y a des édifices pourvus d'installations frigorifiques destinées à y rafraîchir l'air pendant les journées les plus chaudes de l'année: ainsi les bureaux de la Hannover National Bank et la salle à manger de l'hôtel Astor à New-York, quelques salles de l'Auditorium Annexe Hôtel à Chicago, le Bureau central des téléphones à Hambourg. (Voir Linde, conférence au 1<sup>er</sup> congrès international du froid, compte rendus des travaux, tome I, page 142 et suiv.)

(4) Je signale incidemment que l'aménagement de pareilles installations à bord des paquebots rendrait plus tolérables certaines traversées comme celle de la mer Rouge durant les mois d'été, qui sont à juste titre redoutées des voyageurs.

Il est à désirer que dans un très prochain avenir nos colonies soient à cet égard aussi bien outillées que les colonies étrangères (1).

#### EXPORTATION AUX COLONIES DE DENRÉES MÉTROPOLITAINES FRIGORIFIÉES

Il suffit d'avoir passé quelques semaines sous les tropiques pour savoir combien semble pénible aux Européens le défaut de certaines denrées alimentaires dont nos tables sont le plus ordinairement pourvues : légumes verts, fruits de toute nature, lait frais, fromages, etc. A plus d'un colonial il a semblé que la privation de ces mets constituait une sorte de souffrance presque aussi cruelle que l'excessive chaleur du climat. C'est pourquoi les Anglais ont essayé, dans l'Inde notamment, d'acclimater dans les régions hautes et sur les terres qui y semblaient les plus propices, la culture de quelques-uns des arbres fruitiers, des herbes potagères et des légumes de nos pays. Mais dans les colonies où ces essais n'ont pas encore été entrepris ou sont impossibles, dans les colonies surtout où n'a lieu aucun arrivage régulier d'Europe par navire frigorifique, comme c'est le cas malheureusement pour les possessions françaises, il faut voir avec quel hâte et souvent à quel prix fonctionnaires ou colons se disputent les quelques denrées qu'apporte chaque paquebot.

Pour la consommation même de leurs passagers en cours de route, tous les vapeurs des grandes lignes emmagasinent en effet à leur départ d'Europe une certaine provision de fruits, légumes, œufs, beurre, etc. Par défaut d'une installation frigorifique spéciale dans les cales, les navires empièlent longtemps ces réserves dans de simples armoires glacières, du genre de celle que nous voyons en usage l'été dans nos boucheries, cafés, restaurants, etc. Or, les moindres défauts de ces appareils de conservation, sont qu'ils occupent beaucoup de place pour contenir très peu de marchandises, qu'à l'intérieur de ces armoires les produits risquent d'être serrés, pressés les uns contre les autres et par suite exposés à des détériorations, et qu'enfin la conservation des denrées périssables durant tout le cours de la traversée n'y est possible que si presque chaque jour (en raison de la forte chaleur qui règne dans les cales) les armoires peuvent être regarnies de glace.

Un grand progrès est aujourd'hui réalisé : à bord des Messageries maritimes, de la compagnie générale Transatlantique et des Chargeurs réunis, des cales frigorifiques ont été aménagés. Mais, sauf les Chargeurs réunis, qui sont désormais capables de transporter sur quelques-uns de leurs navires une pleine cargaison en chambre froide, on peut dire que la tendance des compagnies de navigation est en général de limiter aux stricts besoins de leurs passagers la quantité d'aliments ainsi transportés. Dans ces conditions, on imagine aisément combien sont encore variables et défectueux les moyens de ravitaillement de nos colonies en fruits et légumes d'Europe. Ce n'est jamais qu'en très petite quantité et pour ainsi dire par hasard, parce que la consommation a été inférieure aux prévisions, que nos compatriotes de Cochinchine, de Madagascar ou de la côte d'Afrique peuvent se procurer, à l'arrivée d'un courrier, quelques-uns des mets qui leur sont chers.

On aperçoit tout de suite quel intérêt il y aurait à leur assurer des arrivages réguliers de cette nature. La question est naturellement liée à celle de l'agrandissement des cales frigorifiques actuelles des navires et même à celle de la construction de cargos

(1) J'ai constaté au congrès de Vienne un certain étonnement de ce que les Français n'aient encore rien fait à ce sujet dans leurs colonies. Des questions m'ont été posées soit dans les délibérations des sections, soit dans des conversations particulières.

spéciaux, uniquement et entièrement conçus en vue des transports frigorifiques. Seule, en France je crois, la Compagnie des Chargeurs réunis possède des bateaux de ce genre. Non seulement des envois directs de fruits et légumes de la métropole rendraient à nos compatriotes le séjour aux colonies plus doux, mais encore les compagnies de navigation trouveraient aussi un moyen d'utiliser en partie au départ de France les coûteuses installations frigorifiques de leur flotte. Les escales elles-mêmes, Djibouti, Aden, Bombay, Singapour, Shangai, etc., pourraient être ravitaillées.

Enfin dans les colonies, comme le Congo, où la présence de parasites spéciaux, des trypanosomes empêche l'existence de tout bétail, des arrivages de cette nature fourniraient à la population européenne la viande de boucherie qui aujourd'hui fait totalement défaut.

Ainsi les compagnies seraient, à tout le moins, assurées d'un fret (petit à la vérité, mais préférable à l'absence de tout trafic), dans le sens de leurs services de la métropole vers les colonies en attendant le fret de retour, le fret important, en vue duquel doivent être aménagées les cales frigorifiques des bateaux.

#### IMPORTATION DE DENRÉES COLONIALES PAR BATEAUX FRIGORIFIQUES

La véritable, la décisive utilité de ces installations est et sera toujours, en effet, d'importer en France — ou d'une manière plus générale en Europe — les produits coloniaux. La cherté croissante du coût de la vie dans nos pays, leur appauvrissement progressif — bien que lent — en bétail, l'exode des ruraux vers les villes, si préjudiciable aux intérêts de l'agriculture et de l'élevage, sont autant de raisons et de raisons puissantes qui appellent l'attention des économistes sur les ressources considérables que recèlent les pays neufs. C'est ainsi, pour parler seulement des colonies françaises, que nous sommes amenés chaque jour davantage à songer à une exploitation rationnelle et à l'importation sur nos marchés de denrées, telles que les poissons et crustacés du banc d'Arguin, les fruits tropicaux — bananes principalement — de la Martinique, de la Guadeloupe, de l'Afrique occidentale et de Madagascar, le gibier, les volailles et surtout la viande du Soudan et des hauts plateaux de Madagascar.

Des essais d'introduction en France des poissons du banc d'Arguin et de la baie du lévrier ont déjà été tentés. A Bordeaux et à Paris sont arrivés des soles, mulets, merluches, langoustes, etc., de cette poissonneuse région. Mais ces produits n'ont pu gagner les côtes françaises que séchés, salés ou empaquetés dans des morceaux de glace. Or, sans méconnaître l'intérêt des pêcheries en eaux lointaines, tout en souhaitant même que nos pêcheurs bretons prennent l'habitude de fréquenter régulièrement les parages du cap Blanc, on ne peut nier que l'importation de poissons séchés et salés ne remplace que très imparfaitement l'introduction de poissons frais. D'autre part, la mise pure et simple du poisson entre des amas de glace présente de gros inconvénients : la glace est dans la cargaison du bateau une sorte de poids mort et, de plus, au contact de la glace en fusion les écailles des poissons perdent leur coloris, la chair devient molle et sans saveur.

Un congrès de Vienne, M. Solling, chargé de mission du gouvernement britannique auprès de l'administration danoise des pêcheries, a présenté précisément un rapport, où il met en garde les armateurs contre la conservation du poisson par le procédé de sa mise pure et simple entre des couches de glace. Il leur conseille d'envelopper chaque pièce d'un papier imperméable à l'eau et à la lumière, avant de l'enfourer dans les réserves de glace des cales. Mais on peut penser que si les bateaux de pêche compor-

taient une installation frigorifique spéciale, ce procédé empirique serait à son tour avantageusement remplacé par la conservation à sec dans le froid. Ainsi parviennent en Angleterre les saumons congelés du Canada, à Moscou et à Saint-Petersbourg les poissons des grands fleuves de la Sibirie.

On objectera peut-être que le prix d'une telle installation paraîtra souvent trop élevé à nos armateurs. Un « compresseur » représente à tout le moins une dépense de 150.000 fr. A cela je crois pouvoir répondre que je ne formule ici qu'une indication et que l'emploi des navires frigorifiques spéciaux paraît aujourd'hui, il est vrai, moins spécialement s'imposer au transport des poissons des côtes mauritaniennes qu'à celui des fruits et viandes de nos colonies. Au reste il suffirait, qu'un seul grand vapeur, chargé de réunir les prises des voiliers pêcheurs fût muni d'une cale frigorifique.

Le transport des fruits en chambre froide s'opère aujourd'hui par grandes masses aux Etats-Unis, ainsi qu'au départ des Antilles anglaises, des Bermudes, des divers Etats du centre Amérique et des Canaries. Pour l'envoi des fraises, raisins, cerises, bananes et légumes de la Californie et de la Floride vers les cités populeuses des Etats du Nord-Est de l'Union, les Américains sont arrivés à un étonnant degré de perfection : ils exposent les fruits avant leur chargement — d'où le nom de préréfrigération — à une température très basse, puis les placent dans les wagons frigorifiques où la température est maintenue durant les huit, dix ou douze jours du trajet aux environs de 6°. A leur arrivée les denrées conservent leurs qualités naturelles de couleur, saveur, etc. De même la plupart des bananes qu'on mange à Londres sont importées par vaisseaux frigorifiques de la Jamaïque, des Bermudes ou de la Barbade et sont excellentes. De là vient que le même fruit, vendu en général 10 à 15 centimes chez nous, où il arrive par les paquebots ordinaires de l'Algérie ou de la côte occidentale d'Afrique, coûte à Londres trois ou quatre fois moins cher et trouve des consommateurs trois ou quatre fois plus nombreux. La banane demeure en France une sorte de fruit de luxe parce qu'elle est importée en quantité insuffisante et dans des conditions imparfaites ; en Grande-Bretagne c'est un fruit extrêmement commun, parce qu'il y est introduit en abondance et dans d'excellentes conditions. Par voie de conséquence la Jamaïque, la Barbade, la Dominique, Costa-Rica ont d'immenses et prospères plantations de bananes, à l'exploitation desquelles une véritable flotte de bateaux spéciaux est réservée, tandis que la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion attendent encore tout le parti qu'elles peuvent tirer de l'exubérance de leur végétation. De même encore citrons et ananas sont exportés en masse en cales froides des Antilles britanniques, du centre américain et des Canaries. Une seule petite île, et parmi les plus petites des Antilles, Monserrat, expédie annuellement à Londres pour un million de francs de citrons.

Mais plus encore que le transport des fruits, celui des viandes frigorifiées congelées (1) originaires de nos possessions paraît promis à un avenir brillant.

C'est un fait que la viande devient en France de plus en plus rare. L'élevage, forme presque primitive de l'agriculture, ne peut guère se pratiquer que sur des terrains de faible prix ; or, l'aug-

(1) Les viandes sont dites frigorifiées quand elles sont refroidies à une température voisine de 0 degré ou inférieure de quelques degrés seulement à 0 degré. Elles sont congelées quand le refroidissement est supérieur à 6 degrés environ. Pour les traversées ne durant pas plus de quinze à vingt jours (Argentine en Angleterre par exemple), la température de frigorification suffit en général. Au contraire, les viandes importées en Angleterre, en provenance de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, y parviennent congelées, en raison même de la longueur du voyage,

mentation continue de la valeur vénale de nos terres pèse chaque jour plus lourdement sur le prix des animaux.

D'autre part, l'emploi de plus en plus général des engrais chimiques, les progrès de la science agricole, une meilleure économie rurale tendent à transformer nos cultures en une agriculture intensive, où l'éleveur du bétail et particulièrement des espèces bovines a peu de place. Il en résulte que l'élevage métropolitain ne peut guère produire que des animaux de prix élevé, des animaux de luxe, si l'on peut dire, dont la valeur s'augmente encore du fait des demandes de l'étranger ; car à l'étranger aussi, comme le signalait au congrès un rapport de M. Eugène Vámos, de Budapest, la viande devient rare ; on a vu récemment de grands marchands de bestiaux d'Autriche et d'Allemagne venir opérer des sortes de raffles sur le marché de la Villette.

Si l'on ajoute que, pour des raisons analogues, l'élevage de la volaille subit chez nous une crise identique et qu'enfin le gibier, par suite des excès du braconnage, se raréfie lui aussi, on comprendra aisément que la viande en général, et plus spécialement la viande de boucherie devienne un aliment coûteux, inaccessible aux petites bourses. Or des hygiénistes, des physiologistes ont souvent constaté que le rendement du travail humain était proportionnel à la quantité de viande absorbée et, en tous cas, c'est un fait d'observation courante que l'ouvrier bien nourri cherche moins que le tacheron famélique dans les boissons à base d'alcool le complément de forces que celui-ci essaye en vain d'y puiser.

Pour toutes ces raisons, il importe de demander à nos colonies d'élevage les quantités de viande dont nous manquons en France. Non seulement la volaille et certaines sortes de gibier abondent dans toutes nos possessions, mais encore l'Algérie, le Soudan, et surtout le Fouta Djallon et la riche région de l'Adamaoua. Les hauts plateaux de Madagascar sont des terres excellemment propices à l'élevage du bétail. Là, sur des étendues aussi vastes et aussi peu occupées par la culture que les immenses terres à pâturage de l'Amérique du Nord, de l'Argentine et de l'Australie, sous un ciel où l'hiver n'est jamais rigoureux, prospèrent déjà et surtout sont susceptibles de prospérer d'innombrables troupeaux. Ces réserves pourraient, devraient alimenter en viande nos marchés métropolitains.

Abattus, congelés sur place et expédiés par vaisseaux munis de cales frigorifiques, les bœufs du Soudan et surtout de Madagascar parviendraient en France à bas prix. On calcule que les viandes congelées exigent pour leur transport à quantités égales quatre fois moins de place et plus de moitié moins de frais que les viandes sur pied. On peut ajouter que, abattues et congelées dans les colonies, les viandes ne perdent rien de leur saveur et presque rien de leur poids (1), en cours de route, tandis que les animaux transportés vivants supportent souvent mal la traversée, deviennent maigres et efflanqués. On a établi des devis, d'après lesquels la viande de bœuf de Madagascar pourraient être vendue à des prix plus bas de 50 centimes à 60 centimes par kilogramme que la viande métropolitaine.

Au reste, pour donner à l'exploitation son maximum de rendement, il ne suffirait pas de créer des services spéciaux de transport par bateaux frigorifiques.

Il faudrait, en premier lieu, développer l'élevage du bétail. On calcule qu'aujourd'hui Madagascar possède environ 5 millions de bêtes à cornes ; or, secondé par une sélection des animaux reproducteurs, surveillés par quelques professionnels européens (vété-

(1) A la vérité, la perte de poids n'est pas absolument nulle ; elle est environ de 2 p. 0/0 entre le moment où les viandes sont abattues et celui où elles sont consommées,

rinaires, nourrisseurs, etc...) l'élevage pourrait en quelques années donner à la grande île un troupeau de 10 millions de têtes. Sur toutes les terres où domine la latérite et où les grandes cultures seront toujours difficiles, l'élevage est la seule exploitation agricole possible : il n'est donc pas à craindre que les pâturages fassent défaut. L'exemple du Paraguay nous renseigne sur le développement que peut prendre l'élevage du gros bétail, lorsqu'il est méthodiquement et scientifiquement dirigé : en 1870, il y avait au Paraguay 15.000 bêtes à cornes ; en 1886, leur nombre atteignait 729.000 ; il dépasse aujourd'hui 6 millions. Si l'on admet, d'accord avec les Américains et les Australiens, que le rendement d'un troupeau est environ un dixième du chiffre de ses unités, on voit que Madagascar pourrait aisément exporter dans quelques années 1 million de bœufs par an, Quel profit pour notre grande colonie sud africaine.

En second lieu, il conviendrait de créer sur place, et vraisemblablement à Tamatave ou à Majunga, un entrepôt frigorifique annexé à l'abattoir. Là seraient conservées les viandes au fur et à mesure de leur abattage et en attendant leur expédition vers les marchés de consommation ; c'est ce qui existe dans les principaux ports australiens ainsi qu'à la Plata, à Bahia-Blanca, etc. (dans la République Argentine) et dans les fameux stockyards de Chicago. Là également seraient emmagasinés la volaille et le gibier, et l'on peut escompter que celui-ci provenant d'un pays où n'est pas connue la législation métropolitaine sur la chasse, et d'ailleurs différent de nos races européennes, serait mis en vente et fort goûté en toutes saisons.

Les connaisseurs affirment que la sarcelle, le canard à bosse, l'ibis de Madagascar sont sans rivaux. En outre, il faudrait aménager en France même plusieurs entrepôts du même genre, destinés à recevoir et à conserver, jusqu'au jour de leur vente, les viandes importées. On commence seulement, chez nous à doter nos grandes villes d'installations de ce genre, alors qu'en Allemagne, en Autriche, aux Etats-Unis, les cités d'importance secondaires possèdent déjà toutes des entrepôts frigorifiques. Il y aurait enfin lieu de prévoir l'emploi de wagons frigorifiques pour le transport des viandes en France même, du port d'arrivée aux centres de consommation, afin de maintenir de façon constante les importations à la température voulue de bout en bout de leur trajet.

On voit par ces indications qu'une telle entreprise serait une très grosse affaire. Pour la construction des édifices spéciaux et des vaisseaux frigorifiques, il faudrait de nombreux millions. Mais est-ce trop espérer des capitalistes français que de les voir subventionner une entreprise de ce genre, alors qu'ils accordent si libéralement leurs concours à des œuvres étrangères, comme la construction d'un port brésilien ou d'un chemin de fer ottoman ?

Au reste, le marché métropolitain n'est pas le seul débouché possible pour les viandes de Madagascar. Sans parler de nos voisins d'Europe qui seraient susceptibles d'en acheter, les Etats britanniques de l'Afrique australe sont également des marchés à conquérir. Là aussi, la viande est rare et coûteuse, malgré la science agricole d'un peuple comme les Boers. C'est à ce point que la ville de Durban (Port-Natal) vient de bâtir un frigorifique, un « cold storage », qui a coûté 70 millions de francs, pour recevoir et entreposer les viandes congelées en provenance de l'Australie et de la République Argentine. Si les bœufs malgaches sont d'une race moins belle que ceux de ces pays, leur prix inférieur, la proximité de leur région originaire et, par suite, les frais moindres de leur transport leur assureront toujours dans l'Afrique australe, ainsi qu'à la Réunion et à l'île Maurice, une clientèle nombreuse.

Le bénéfice à tirer d'une telle entreprise est d'ailleurs si tentant

que dès aujourd'hui une compagnie anglaise et une société italienne (masquant peut-être des industries allemandes) cherchent à se constituer pour l'exploitation des richesses en bétail de Madagascar. Le développement atteint en ces dernières années, par la consommation de viandes congelées dans un seul pays, l'Angleterre, provoque et justifie toutes les espérances. L'importation des viandes exotiques frigorifiées et congelées qui n'atteignait en Grande-Bretagne, il y a vingt-cinq ans, qu'une valeur annuelle de 47 millions de francs, dépasse aujourd'hui le chiffre de 380 millions (statistiques de 1909) (1).

A tant de raison de favoriser l'introduction dans nos colonies des emplois et de l'industrie du froid, on peut encore ajouter que l'usage du froid est, si l'on peut dire, contagieux. Ses applications s'étendent de proche en proche d'une industrie à une autre. C'est ainsi qu'en France M. Vercier, professeur d'horticulture dans la Côte-d'Or, et aux Etats-Unis de nombreux Américains étendent aujourd'hui l'emploi du froid soit à la régularisation, soit même à la modification des conditions normales de floraison de certains végétaux ; en entretenant dans les pépinières une température appropriée durant le temps de la germination, les horticulteurs réussissent à comprimer, à paralyser légèrement les fonctions vitales des plantes et règlent ainsi sur leurs préférences ou leurs besoins, les dates de floraison ou de maturation. C'est toute une révolution dans les méthodes de culture des fleurs et des fruits.

Ailleurs le froid est utilisé au transport des céréales. On sait que ces produits sont souvent détériorés par les dégâts de certains parasites : une cargaison de blé peut être en partie abimée, rendue impropre à la mouture, par les ravages des charançons. Or, si l'on maintient le maïs ou le blé à une température inférieure ou égale à 14°, le charançon ne peut plus vivre et ses ravages sont évités. C'est donc là une précaution qu'on prend fréquemment aujourd'hui pour le transport des blés de Californie et du Dakota à New-York, ou des blés de la République Argentine et de l'Australie en Angleterre. Le riz de notre Indo-Chine gagnerait sans doute à être exporté dans des conditions analogues.

On a constaté également que les fibres de soie et de coton prennent plus de solidité et de brillant quand elles ont été exposées à des basses températures ; et cette observation peut n'être pas sans valeur pour l'avenir de nos cultures cotonnières coloniales.

Enfin, la défense nationale elle-même est intéressée au problème de l'industrie du froid dans nos colonies. Parmi les questions que soulève la préparation de la guerre moderne, celle du ravitaillement des troupes en campagne est au nombre des plus graves. Jadis il pouvait suffire de faire suivre de troupeaux les armées en marche. Le procédé a toujours été défectueux : les bêtes étaient en route mal nourries, fatiguées, exposées aux épizooties et à une grande mortalité. En raison des effectifs que mettrait aujourd'hui sur pied une mobilisation, il faut également renoncer à cette méthode imparfaite et à l'espoir de trouver chaque jour sur place, selon les exigences des déplacements tactiques, les subsistances nécessaires. La difficulté est même presque insoluble, si l'on s'obstine à ne pas recourir aux viandes frigorifiées. Déjà nous savons qu'abattues et congelées les viandes occupent un volume bien moindre que les animaux sur pied ; elles sont aussi plus aisément et plus économiquement transportables et l'on peut à l'avance en constituer en des points donnés des dépôts abondants. Déjà l'armée russe, l'armée allemande et l'armée autrichienne possèdent des approvisionnements de ce genre.

Il serait temps qu'en France l'intendance songeât à instituer de

(1) Je dois signaler le concours précieux que m'a donné pour l'étude de l'utilisation du froid à l'exportation des produits de Madagascar M. l'Administrateur en chef Moriceau, délégué de cette colonie au congrès de Vienne.

semblables réserves : ce n'est pas au jour et dans la fièvre d'une déclaration de guerre qu'on y pourrait penser. Car non seulement les entrepôts ont besoin d'être garnis à l'avance, mais encore il faut accoutumer les troupes à mettre à la cuisine les viandes congelées : ces viandes ne peuvent passer subitement du frigorifique au pot au feu ; il est quelques précautions à observer dans la décongélation des denrées, M. Heiss, un des délégués allemands au congrès de Vienne, conseillé même aux puissances de donner de temps en temps à leurs troupes, en pleine paix, une alimentation à base de viande frigorifiée (1).

Doit-on craindre que les éleveurs français ne soient par tradition et par intérêt les adversaires de l'introduction dans la métropole des viandes coloniales congelées ? Peut-être ne sera-t-il pas prématuré de les amener à tolérer cette concurrence.

#### CONCLUSION

Ainsi, à tous les points de vue, amélioration des conditions hygiéniques de la vie sous les tropiques, développement de l'élevage et des exportations de notre empire colonial, introduction en France d'un aliment nouveau et économique, la question de l'emploi du froid industriel aux colonies est à l'heure actuelle une de celles qui s'imposent le plus vivement à l'attention du monde colonial. Déjà M. le Gouverneur général de Madagascar et M. le Gouverneur général de l'Indo-Chine, qui ont délégué des représentants au congrès de Vienne, semblent décidés à favoriser de leur mieux les entreprises qui ne peuvent tarder à naître dans le ressort de leurs gouvernements. Il semble également qu'il incombe au Département d'observer avec attention ces essais, de les seconder au besoin et peut-être même de susciter ou de subventionner des expériences décisives, l'ère des conquêtes coloniales étant close et nos possessions jouissant d'une organisation qui a déjà fait ses preuves. Un des devoirs de l'administration semble être dorénavant de travailler à une mise en valeur méthodique de notre admirable domaine d'outre-mer. Aucune chance de succès ne doit être écartée, et l'avenir promis aux applications du froid industriel est si brillant qu'en cette matière, moins qu'en toute autre, on ne doit hésiter à accorder aux entreprises naissantes un concours bienveillant et plein d'espoir.

*Le Directeur au Ministère des Colonies,  
Délégué au Congrès,*

YOU.

(1) M. le docteur Lachaud, député de la Corrèze, vient de plaider avec force l'emploi des viandes frigorifiées dans l'alimentation de l'armée (séance du 14 mars 1911).

#### Enquête de commodo et incommodo.

Conformément aux dispositions de l'article 6 du décret du 10 mai 1882, une enquête de commodo et incommodo est ouverte au Service de l'Intérieur, pendant un mois consécutif, à compter du 28 décembre 1911, sur une demande de M. Zimmermann, ayant pour objet d'installer une usine pour la fabrication des conserves de fruits, sur l'ancienne propriété S. Drollet, rue de l'Hôpital.

L'installation de cette usine prévoit l'emploi d'une machine à vapeur destinée exclusivement à la cuisson des fruits ainsi que trois moteurs électriques de la force de deux chevaux chacun.

L'enquête dont s'agit, sera close le 26 janvier 1912, à 5 heures du soir.

#### CHAMBRE D'AGRICULTURE.

#### AVIS

La Chambre d'Agriculture accorde une prime de **cinq francs** par épervier tué et de **dix centimes** par rat tué.

Apporter les becs d'épervier et les queues de rats à Monsieur F. Millaud, qui délivrera la prime séance tenante.

#### PARAU FAAITE

E aufau te Tuhaa ohipa no te paeau faaapu i te moni haamau-ruru e pae farane no te manu rarahi amu manu hoe te pohe e e hoe ahuru tenetima i te iore pohe hoe.

E afai mai i te mau utu manu amu manu e te aere iore ia M. F. Millaud raper reirara oia e aufau mai ai i te moni no te reira.

#### Feux de broussailles.

L'Administration a l'honneur de rappeler au public les prescriptions des arrêtés des 21 novembre 1877 et 4 novembre 1882 interdisant les feux de broussailles sans une autorisation spéciale du chef du district, qui fixe le moment favorable et prend les précautions nécessaires pour empêcher tous dégâts dans les propriétés voisines.

L'écobuage des propriétés rurales est soumis à la même autorisation, et aux mêmes formalités.

Les feux de broussailles sont formellement interdits dans l'intérieur de Papeete.

Quand aux brûlis des forêts, ils ne pourront être autorisés que par le Gouverneur, après avis du chef du Service des Travaux publics.

L'Administration prévient les personnes intéressés qu'elle s'attachera à faire observer rigoureusement ces prescriptions et qu'elle fera, en conséquence, poursuivre toute infraction aux textes précités.

Les infractions aux dispositions des arrêtés des 21 novembre 1877 et 4 novembre 1882 sont punies d'une amende de 50 à 200 francs, sans préjudice, en cas d'incendie, des peines édictées par le Code pénal et de tous dommages-intérêts.

#### Auahi tanina aihere.

Te haamano faahou atu nei te Hau i te taata'toa i te mau faataa raa o te faaue raa no te 21 no novema 1877 ete 4 no novema 1882 tei faaore roa i te auahi tanina aihere mai te peu e aita e faatia raa taae a te Tavana matacinaa, tei faaau i te taima e tutui ai e i te haapao raa hoi i te mau ravea e au no te paruru raa eiaha ia tupu te ino i nia i te mau fenua fatata mai.

Te vaere raa na roto i te tanina i nia i te mau fenua faaapu raa e titau atoia i tana parau faatia raa ra e i te mau haapao raa i faaite hia i nia nei e tia'i.

Ua faaore roa hia te auahi tanina aihere i roto i te oire i Papeete.

Area te tuitui raa i te mau uru raau tei te Tavana rahi anae ia te faatia i te reira, i muri ae i te faaite raa mai te Raatira o te Tuhaa ohipa purumu i tona manao.

Te faaite nei te Hau i te feia e au teic nei vahi ia ratou e te

hinaaro nei oia e ia haapao etaeta hia taua mau faataa raa ra, e no reira e titau oia e ia haava hia te mau faahapa raa i taua mau faataa raa ra.

Te iaahapa raa i temau haapao raa o te faaue raa o te 21 no novema 1877 e te 4 no novema 1882 e faautua hia ia i te utua aufau mai te 50 e tae noa'tu i te 200 farane, mai te faa'atoa hia 'tu hoi, mai te peu e ua paapaa te faufaa, i te utua i faataa hia e te Ture penare e te mau taima no te ino raa te faufaa.

### AVIS

En raison des travaux en cours d'exécution à MOTU UTA et à MOTU ONE, l'accès de ces îlots est interdit à toute personne non munie d'une autorisation du Chef du Service des Travaux Publics.

Ne font exception à cette règle que les fonctionnaires ou agents appelés par leurs fonctions à se rendre aux îlots précités.

### PARAU FAAIFE

No te mau ohipa e rave hia nei i MOTU-UTA e i MOTU-ONE, te opani roa hia nei ia te taata'toa eiaha e haere i nia taua na motu ra mai te peu e aita e parau faatia a te Raatira no te ohipa purumu.

E ore ra e faa'hi hia teie nei opani raa i nia i te mau feia toroa e aore te mau taata te tia no ta ratou ra ohipa i te haere i nia taua na motu ra.

### AVIS

L'Administration rappelle au public les dispositions du § 2 de l'article 6 de l'arrêté du 23 décembre 1904, d'après lesquelles les propriétaires de constructions neuves sont tenus de faire constater, à Papeete, par le Maire, et dans les districts par les Présidents du Conseil, l'époque où le bâtiment est devenu habitable, en vue de bénéficier de l'exemption temporaire.

### CAISSE AGRICOLE

### AVIS

Les personnes qui possèdent des bons de la Caisse Agricole sont invitées à les présenter au guichet de cet Etablissement pour y être échangés pour des billets de la Banque de l'Indo Chine.

Le Secrétaire-Trésorier de la Caisse Agricole.

LOUIS.

### PARAU FAAITE

Te taata'toa e moni parau ta ratou no te Afata Faaapu te faaite ra'tu nei ia ratou e e afai mai i taua mau moni parau ra i te uputa-aufau raa moni a te Afata Faaapu nei ia taua hia i reira te mau moni parauno te «Banque de l'Indo-Chine».

Te papai parau mau moni a te Afata Faaapu,

LOUIS.

## NOUVELLES DIVERSES

### NAUFRAGE DANS LA MÉDITERRANÉE.

**La sœur et les nièces du roi d'Angleterre sauvées par les embarcations du croiseur français "Friant".**

Le paquebot anglais *Delhi*, de la "Peninsular and Oriental Line" a été assailli, sur la côte du Maroc à l'entrée du détroit de Gibraltar, à deux milles du cap Spartel, par une violente tempête dans la nuit du 12 au 13 décembre. Le paquebot, en route pour l'Égypte et les Indes, avait à son bord une centaine de passagers parmi lesquels se trouvaient la princesse Louise, sœur du roi d'Angleterre, son mari le duc de Fife, et leurs deux filles, les princesses Alexandra et Maud.

L'appel radiotélégraphique du *Delhi* fut heureusement reçu par le croiseur français *Friant* qui partit immédiatement de Tanger pour porter secours aux passagers sur les lieux mêmes du sinistre.

Ce n'est pas sans peine que le *Friant* put s'approcher du navire naufragé dans ces parages dangereux et mettre à flot ses embarcations qui, par une manœuvre hardie, atteignirent le *Delhi* du côté protégé par le vent.

Ce fut une lutte dramatique contre la mer démontée. Le succès couronna pourtant les efforts des marins français qui eurent la satisfaction de sauver tous les passagers du bâtiment en perdition.

La duchesse de Fife et les princesses, ses filles, furent, comme les autres passagers, descendues dans les embarcations du *Friant* au moyen de cordages.

Malgré les efforts du duc de Fife et des autres occupants pour vider l'embarcation dans laquelle les princesses s'étaient réfugiées, la chaloupe finit par sombrer.

La duchesse dut la vie aux efforts combinés de son mari, de l'amiral Craddock et d'un passager du *Delhi*, M. Mac Caulbell.

Quant à la princesse Alexandra, elle fut sauvée par un marin du *Friant* qui la ramena sur le rivage à travers les brisants.

Une fois à terre, la duchesse de Fife, son mari et ses filles se rendirent au phare situé à quatre milles, sous une pluie battante. Après avoir pris quelque repos, ils se mirent en route pour Tanger à dos de mulet.

Aucun des passagers du *Delhi* n'a péri; malheureusement, trois des marins sauveteurs ont été noyés dans cette terrible catastrophe.

Le premier Lord de l'amirauté a adressé au ministre de la marine un télégramme de remerciements et de condoléances pour les marins du *Friant* victimes de leur dévouement dans le sauvetage du *Delhi*.

### PAHI PAU I MEDITERANE.

**Te tuahine o te Arii no Paratane e na tamahine i faaora hia e te mau poti o te manua farani ra o "Friant".**

Ua roohia te pahi uta taata paratane ra o *Delhi*, e pahi no te "Peninsular and Oriental Line", i te pae fenua ra o Maroc, i te faa'atua raa'tu i roto i te area o Gibraltar, e piti maire i te otue ra o Spartel, e te hoe verohuri i te arui no te 12 poipoi a'e ai te 13 no titema. Te faatere ra taua pahi ra i Aifiti e i te mau fenua Initia e ua roaa hoe hanere horopatete i nia iho e te vai ra hoi i

rotopu ia ratou te tamahine arii ra o Louise, e tuahine no te Arii no Paratane, tana tane te tute Fife, e ta raua tau tamahine, na tamahine arii ra o Alexandra e o Maud.

Maitai roa era ra hoi ua farii hia te pii raa faaora na roto i te paraparau raa o te reva e te manua farani ra o *Friant*, tei faarue oioi noa i Tanger no te haere raa e tauturu i te horopatete i te vahi i tupu hia e teie nei ati.

Eere hoi e mai te fifi ore i fatata atu ai te *Friant* i pihai iho i te pahi pau i taua mau vahi ataata ra e a tuu ai oia i tona mau poti i raro i te miti, e na roto i te hoe faatere raa taia ore, tapiri atu nei taua mau poti ra i te *Delhi*, i te pae matai ore.

E aro raa ati roa tei tupu i reira e te mataare. Manuia roa era rahoi te faaitoito raa a te mau ihitai farani ua maururu roa ratou i te ora raa mai ia ratou te mau horopatete atoa o taua pahi pau ra.

Uu tuu hia te tute vahine ra o Fife e tana tau tamahine arii, mai te vetahi atu hoi horopatete, iroto i te mau poti o te *Friant*, na nia i te taura.

A faaitoito noa'i hoi te tute o Fife e te vetahi atu horopatete i te tata raa i te poti tei reira te mau huiarii te haapu raa, tomo atura taua poti ra.

Auaa te faaitoito amui o tana tane, ta te a'imarara ra o Craddock, e te hoe horopatete o te *Delhi*, o Mac Caulbell, i ora'i te tute vahine.

Area te tamahine arii ra o Alexandra, na te hoe ia ihitai farani o te *Friant* i faaora ia'na i te afai raa ia'na e tahatai roa na roto i te fati raa miti.

I te tae raa i nia i te fenua, haere atura te tute vahine ra o Fife, tana tane e te na tamahine i te fare mori te yai mai e maha maire i te atea, na roto noa i te ua rahi. I muri a'e i to ratou haamaha raa i te rohirohi, haere ana'e atura ratou i Tanger na nia i te niuru.

Aita roa e horopatete o te *Delhi* i pohe. Area te vahi peapea, e toru tau ihitai tauturu i paremo i roto i taua ati rahi riarira ra.

Ua taniumu te taata rahi no te Amui raa a'imarara i Paratane i te Faatere hau no te Nuu moana o Farani i te parau maururu e te aroha no te mau ihitai o *Friant*, tei pohe i roto i to ratou itoito i te faaora raa i te *Delhi*.

## PARTIE LITTÉRAIRE

### CENDRILLON

Il était une fois un gentil-homme qui épousa en secondes nocces une femme la plus hautaine et la plus fière qu'ont eût jamais vue. Elle avait deux filles de son humeur, et qui lui ressemblaient en toutes choses. Le mari avait de son côté une jeune fille, mais d'une douceur et d'une bonté sans exemple: elle tenait cela de sa mère, qui était la meilleure personne du monde.

Les nocces ne furent pas plus tôt faites, que la belle-mère fit éclater sa mauvaise humeur:

### TE REHU AUHI ITI

I te hoe anotau te faaea ra te hoe taata maitai, o tei faaipoipo faahou i te hoe vahine o tei hau roa i te teoteo i te ao nei, i muri a'e i te pohe roa raa o te vahine matamua. E tau tamahine ta taua vahine ra toopiti o tei faito maitai roa te peu e te mau haapao raa'toa i ta'na iho. E taua taata ra, e tamahine api atoa ta'na hoê, e maitai rahi roa râ tona e te mâru aita e faito: no tona iho metua vahine mai tei reira huru, o tei hau roa'e i te maitai i te ao atoa nei.

Aita taua mau mahana oro'a faaipoipo raa ra i hope rea i itea hia'i te iria o taua vahine api a teienei taata i nia i taua potii

elle ne put souffrir les bonnes qualités de cette jeune enfant, qui rendaient ses filles encore plus haïssables.

Elle la chargea des plus viles occupations de la maison: c'était elle qui nettoyait la vaisselle et les montées, qui frottait la chambre de madame et celle de mesdemoiselles ses filles; elle couchait tout au haut de la maison, dans un grenier sur une méchante paille, pendant que ses sœurs étaient dans des chambres parquetées, où elles avaient des lits des plus à la mode, et des miroirs où elles se voyaient depuis les pieds jusqu'à la tête.

La pauvre fille souffrait tout avec patience. et n'osait se plaindre à son père, qui l'aurait grondée. Lorsqu'elle avait fait son ouvrage, elle s'allait mettre au coin de la cheminée, et s'asseoir dans les cendres, ce qui faisait qu'on l'appelait communément Cendrillon. Cependant Cendrillon, avec ses méchants habits, ne laissait pas d'être cent fois plus belle que ses sœurs, quoique vêtues très magnifiquement.

Il arriva que le fils du roi donna une fête et qu'il en pria toutes les personnes de qualité. Nos deux demoiselles en furent aussi priées, car elles faisaient grande figure dans le pays.

Les voilà bien aises, et bien occupées à choisir les habits et les coiffures qui leur siéraient le mieux. Nouvelle peine pour Cendrillon; car c'était elle qui repassait le linge de ses sœurs et qui goudronnait leurs manchettes. On ne parlait que de la manière dont on s'habillerait.

— Moi, dit l'aînée, je mettrai mon habit de velours rouge et ma garniture d'Angleterre.

— Moi, dit la cadette, je n'aurai que ma jupe ordinaire;

maitai ra, aita roa'tu tona aau e anaanatae raa i te mau haapao raa maitatai a taua poti ra, o tei riro ei au ore raa'toa na taua na tamahine na'na ra.

Faaautua tura oia i taua potii ra i te mau ohipa i hau roa'e i te iino no te utuafare: na taua potii ra e horoi i te mau mereti e te tahi atoa iho a mau peu, na'na'toa e horoi e e ihi i te piha o taua vahine ra, e te piha'toa o ta'na tau tamahine; e tia oia i nia i te tahua i nia roa i te fare, i nia iho i te hoe maa roi hupe-hupe taoto ai, e na tamahine a taua vahine ra, tei roto ia i te hoe tau piha vauvau nehenehe maitai hia, e to raua tau roi i hau roa'e i te nehenehe, e to aua mau iho ata, o te vari taatoa noa raua iho i roto mai te avae mai e te upoo roa.

Ua rave râ taua potii ra i taua mau mea'toara maita faaoromai rahi, aita roa oia i fai noa'e i tona iho metua tane, no te matau o te tamai hia mai. la faoti oia i ta'na ra ohipa, haere atura ia oia i te hoe poro o te tahu raa auahi ra parahi ai i roto i te rehu auahi, no reira oia i mâtau hia'i i te pii hia ia Cendrillon (o rehu-auahi iti). A ahu noa'i râ o Cendrillon i tona ra mau ahu hupe-hupe, aita roa ia i moê noa'e tona ra huru nehenehe rahi, i hau roa'e i to na tamahine a taua vahine ra, ahu noa'i raua i te mau ahu nehenehe roa.

Tae a'e ra râ i te hoe oroa rahi amu raa maa i faatupu hia e te tamaiti a te arii, o tei haamanihini i te ta'a'toa o te feia maitatai no taua oire ra. Ua ani atoa hia mai ia taua na tamahine a taua vahine ra e haere i taua oro ra, no te mea ua haapeu mataitei atoa raua i taua fenua ra.

Maitai noa'era raua, faaitoito noa'tura i te faaau raa i te mau ahu e te taupoo e au maitai ia raua. E maa peapea api atura hoi ia no Cendrillon: no te mea na'na e taauri te ahu o taua na tamahine ra, e na'na'toa hoi e faaetaeta i te rima ahu i te pia. Aita'tu e imi raa parau e, maori râ o te huru o te ahu e au ia ahu, e te huru o te ahu raa.

Na'o a'e ra te tuhana i taua na potii ra: — O vau ra, e ahu ia vau i ta'u ahu terevete uteute aera, e ta'u mau mea faaunauna no Baratan e a'e ra.

Na'o a'e ra te teina: — O vau

mais en récompense je mettrai mon manteau à fleurs d'or et ma barrière de diamants, qui n'est pas des plus indifférentes.

On envoya quérir la bonne coiffeuse, pour dresser les cornettes à deux rangs. Elle appelèrent Cendrillon pour lui demander son avis, car elle avait le goût bon: Cendrillon les consella le mieux du monde, et s'offrit même à les coiffer, ce qu'elles voulurent bien.

En les coiffant, elles lui disaient:

— Cendrillon, serais-tu bien aise d'aller à la fête?

— Hélas! mesdemoiselles, vous vous moquez de moi; ce n'est pas là ce qu'il me faut.

— Tu as raison, on rirait bien si on te voyait dans ce splendide palais.

(La suite au prochain numéro.)

ra, e oomo noa ia vau i ta'u piritoti a'e ra, e na nia iho ai ta'u torota raurau moni piru a'e ra, e ta'u hei talamani, o te ore roa hoi e riro ei hio raa ino na te mata taata.

Tono haere atura e imi i te mau feia ite roa i te hamini rouru, ei faanehene i te mau io-rouru nanai piti hia. E pii à raua ia Cendrillon e ui atu i to' na manao, e i ta'na hio raa ia raua i te nehenehe raa e te ore raa, no te meá, e mea tano atoa ta'na ia hio. E mau faaa'o raa tia rahi roa ta'na ia faao'o, e rave hua'toa tona rima ia faanehenehe i te rouru, o ta taua na tamahine mau ra hoi ia i hinaaro.

E te faanehenehe ra o Cendrillon i to raua rouru, ui atura taua na tamahine ra e: — E Cendrillon, e hinaaro atoa oe ra i te haere i tera ra oroa ai raa maa?

— Aue hoi e! e teienei tau potii te faaa'oa mai nei orua ia'u; eita te reira vahi e au i'au.

— E parau mau roa ta oe, e riro oe i te ata noa hia, mai te mea oe e, i itea noa hia mai i roto i tera ra aorai nehenehe rahi.

(Ei te Vea i mua nei te nahi no muri iho.)

## ANNONCES

Etude de M. Jean DELPIT, avocat-défenseur.

### PUBLICATION D'UNE VENTE DE FONDS DE COMMERCE.

D'un acte sous seings privés en date à Papeete du seize décembre mil neuf cent onze, actuellement soumis à l'enregistrement, il appert que Monsieur Pascal Marcantoni, propriétaire, demeurant à Fare (Huahine), a vendu à Monsieur Ambroise Colombani, négociant, demeurant à Fare (Huahine) un fonds de commerce de négociant en gros et en détail pour l'importation et l'exportation de toutes marchandises, exploité à Fare, Huahine.

Tout créancier, que sa créance soit ou non exigible, devra, sous peine de forclusion, faire au domicile ci-après indiqué, même par simple acte extra-judiciaire ou lettre-opposition au paiement du prix de cette vente dans les dix jours au plus tard à partir de la présente seconde insertion, la première ayant paru dans ce journal, (n° 52 du 28 décembre 1911).

A cet effet, domicile est élu à Papeete, quai de l'Uranie, en l'étude de M<sup>e</sup> Jean Delpit, avocat-défenseur, où une expédition du contrat de vente sus énoncé sera tenue, pendant vingt

jours à compter de la présente insertion, à la disposition de tout créancier opposant ou inscrit pour être consulté sans déplacement.

Pour seconde publication.

M<sup>e</sup> JEAN DELPIT,

Avocat-Défenseur.

mandataire de M. A. Colombani.

## VENTE PAR LICITATION

Le dimanche 14 janvier 1912 à 3 heures de l'après-midi, à la requête des époux Ouetepahunui a Maua, agissant en vertu d'un jugement du Tribunal de 1<sup>re</sup> instance en date du 12 septembre 1911, il sera procédé par le commissaire-priseur, au domicile de Monsieur Philippe Horley, décédé, sis à Pirae, district de Pare, à la vente aux enchères publiques, au plus offrant et dernier enchérisseur des meubles meublants et objets mobiliers ci-après désignés, dépendant de la succession dudit Ph. Horley,

Savoir:

Guéridons — Etagères — Commode à glace, dessus marbre — Vases — Glace — Fauteuils — Berceau — Chaises — Sopha — Buffets — Vaisselle — Tondeuse — Lits — Tables rondes et carrées, — Garde-manger — Vêtements — Harmonium — Petite armoire — Petit coffre-fort — Lavabo — Lampes — Batterie de cuisine — Deux chars à bancs à quatre roues — Voiture à deux roues — Prolonge en bon état — Tombereau — Chariot à quatre roues — Pirogues — Pelles et pioches — Outils de maçon Chevaux — Poulain, etc. etc.

La vente sera faite au comptant, et les prix d'adjudication seront abondés de 6 0/0 pour tous frais.

Aucune réclamation ne sera reçue après la vente et aux acquéreurs en retard de paiement il sera adressé à leurs frais des avis de rappel.

Le Commissaire-priseur.

LOUIS DROLLET.

## Beurre de la Nouvelle-Zélande marque "ACORN"

Beurre de crèmerie préparé spécialement pour les pays chauds, qualités de conservation sans égales.

Boîtes de 1 livre, 2 livres et 5 livres

Faites vos Commandes à vos Commissionnaires d'Auckland.

11

## "Union Steam Ship Company"

expédiera—

LE VAPEUR "TALUNE"

Pour Raiatea, Rarotonga et Auckland, transbordant pour Sydney et tous ports de Nouvelle-Zélande —

Vendredi, 26 janvier 1912.

S. R. MAXWELL & Co, LTD

Agents,

Quai du Commerce

# Extrait des Registres de l'Etat civil de la Commune de Papeete

## Mois de Décembre 1911

### 1° NAISSANCES

NOMS ET PRÉNOMS	DATE	SEXE	LIEU DE NAISSANCE	OBSERVATIONS
Teaumata, Teapurutu, Toofa.	12 déc. 1911	féminin	Papeete	
Pineta a Paia.	20 id.	id.	id.	
Henriette, Antonia, Hortense, Petiti.	21 id.	id.	id.	
Tearoanui a Paitia	30 id.	id.	id.	

### 2° DÉCÈS

NOM DU DÉCÉDÉ	AGE	ÉTAT CIVIL Epoux de ... Veuf de ... ou Célibataire	DATE DU DÉCÈS	DISTRICT	OBSERVATIONS
Teuo a Uraio	70 ans		1 <sup>er</sup> décembre	Papeete	
Marie, Henriette, Tuehitu a Tepori.	18 mois		2 id.	id.	
Ah You n° 254	78 ans		7 id.	id.	
Teng Sho Sit-Kat Sun n° 1.132	1 m. 6 j.		12 id.	id.	
Tane a Rootama	52 ans	marié	14 id.	id.	
Tepau a Mauri	"	enfant mort-né	15 id.	id.	
Lo Shou Pinen • 951	45 ans		14 id.	id.	
Tetua a Moe	1 m. 1/2		28 id.	id.	
Langomazino, Egésippe, Marie, Joseph.	67 ans	époux de dame Berthe, Mathilde Von Ewald.	id.	id.	
Toroa a Puta, dit Patearoi a Teataura.	70 id.		30 id.	id.	
Chung Oin n° 501	74 id.	célibataire	id.	id.	

### 3° MARIAGES

NOM DE L'ÉPOUX	NOM DE L'ÉPOUSE	DATES	DISTRICT	OBSERVATIONS
Teriiaamanatua a Tapa	Teuratevanaa a Maiouma	7 décembre	Papeete	

# Transport des Voyageurs et des Colis postaux entre Marseille et Papeete, et vice-versa, via Auckland et Sydney.

Deux départs tous les mois.

14 janvier 1912

JOURNAL OFFICIEL DES ETABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCEANIE

PAQUEBOTS DES MESSAGERIES MARITIMES				PAQUEBOTS DE L'UNION STEAM SHIP COMPANY							PAQUEBOTS DES MESSAGERIES MARITIMES				
MARSEILLE	BOMBAY	COLOMBO	SYDNEY	SYDNEY	AUCKLAND	AUCKLAND	PAPEETE		AUCKLAND	AUCKLAND	SYDNEY	SYDNEY	COLOMBO	BOMBAY	MARSEILLE
DÉPART	ARRIVÉE	ARRIVÉE	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART (1)	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	ARRIVÉE	ARRIVÉE
MERCREDI DIMANCHE	Jendi	Mardi Mercredi	Lundi			Mardi	Jendi	Vendredi	Jendi			Lundi	Samedi	Mercredi	Vendredi
15 nov. 1911	30 nov. 1911	5 déc. 1911	25 déc. 1911	10 janv. 1912	14 janv. 1912	16 janv. 1912	25 janv. 1912	26 janv. 1912	8 fév. 1912	12 fév. 1912	16 fév. 1912	19 fév. 1912	9 mars 1912	13 mars 1912	29 mars 1912
19 —	.....	6 —	.....	7 février	11 février	13 février	22 fév.	23 fév.	7 mars	11 mars	15 mars	18 mars	6 avril	10 avril	26 avril
13 déc.	28 décemb.	2 janv. 1912	22 janv. 1912	6 mars	10 mars	12 mars	21 mars	22 mars	4 avril	8 avril	12 avril	15 avril	4 mai	8 mai	24 mai
17 —	.....	3 —	.....	19 février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10 janv. 1912	25 janv. 1912	30 —	19 février	3 avril	7 avril	9 avril	18 avril	19 avril	2 mai	6 mai	10 mai	13 mai	1 <sup>er</sup> juin	5 juin	21 juin
14 —	.....	31 —	.....	15 avril	1 <sup>er</sup> mai	5 mai	16 mai	17 mai	30 —	3 juin	7 juin	10 juin	29 —	3 juillet	19 juillet
7 février	22 février	27 février	18 mars	29 —	2 juin	4 juin	13 juin	14 juin	27 juin	1 <sup>er</sup> juillet	5 juillet	8 juillet	27 juillet	31 —	16 août
11 —	.....	28 —	.....	26 juin	30 —	2 juillet	11 juillet	12 juillet	25 juillet	29 —	2 août	5 août	24 août	28 août	13 septemb.
6 mars	21 mars	26 mars	15 avril	24 juillet	28 juillet	30 —	8 août	9 août	22 août	26 août	30 —	2 septemb.	21 septemb.	25 septemb.	11 octobre
10 —	.....	27 —	.....	21 août	25 août	27 août	5 septemb.	6 septemb.	19 septemb.	23 septemb.	27 septemb.	30 —	19 octobre	23 octobre	8 novemb.
3 avril	18 avril	23 avril	13 mai	18 septemb.	22 septemb.	24 septemb.	3 octobre	4 octobre	17 octobre	21 octobre	25 octobre	28 octobre	16 novemb.	20 novemb.	6 décemb.
7 —	.....	24 —	.....	22 septemb.	24 septemb.	3 octobre	31 —	1 <sup>er</sup> novemb.	14 novemb.	18 novemb.	22 novemb.	25 novemb.	14 décemb.	18 décemb.	3 janv. 1913
1 mai	16 mai	21 mai	10 juin	16 octobre	20 octobre	22 octobre	28 novemb.	29 —	12 décemb.	16 décemb.	20 décemb.	23 décemb.	11 janv. 1913	15 janv. 1913	31 —
5 —	.....	22 —	.....	17 novemb.	19 novemb.	28 novemb.	26 décemb.	27 décemb.	9 janv. 1913	13 janv. 1913	17 janv. 1913	.....	.....	.....	.....
29 mai	13 juin	18 juin	8 juillet	15 décemb.	17 décemb.	17 décemb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 juin	.....	19 —	.....	23 décemb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26 —	11 juillet	16 juillet	5 août	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30 —	.....	17 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24 juillet	8 août	13 août	2 septemb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28 —	.....	14 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21 août	5 septemb.	10 septemb.	30 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25 —	.....	11 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18 septemb.	3 octobre	8 octobre	28 octobre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22 —	.....	9 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16 octobre	31 —	5 novemb.	25 novemb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 —	.....	6 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13 novemb.	28 novemb.	3 décemb.	23 décemb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17 —	.....	4 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(1) Entre Sydney et Auckland les relations sont assurées par des paquebots de l'« Union Steam Ship Co » effectuant 1 voyage par semaine, arrivant à Auckland le dimanche et partant le lundi. Durée de la traversée : cinq jours environ.  
 Le paquebot qui part de Marseille le dimanche pour la Chine et le Japon rencontre à Colombo celui du mercredi précédent. Les passagers et les dépêches pour Sydney et Tahiti sont transbordés sur ce dernier qui, seul, se rend en Australie.

PAPEETE. — IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.