

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE — LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

JOURNAL OFFICIEL

DES

ETABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

Paraissant tous les Jedis à 8 heures du soir.

Matahiti 53.
N° 4.

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

Mahana maha
28 no tenuare 1904.

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

Intérieur—Un an.....	18 fr.	Extérieur—Un an.....	20
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 à
IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

PRIX DES ANNONCES (au comptant):

Les 20 premières lignes.....	50 c. la ligne
Au-dessus de 20 lignes.....	25 d.

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

S O M M A I R E

PARTIE OFFICIELLE

Réception au Gouvernement.
Décision concernant le départ pour France, en congé de convalescence du Gouverneur de la colonie et réglant l'intérim du Gouvernement.
Arrêté ouvrant un crédit supplémentaire au titre du budget local de Tahiti et Moorea, exercice 1903.
Arrêté rendant exécutoire le rôle supplémentaire des Tuamotu pour l'année 1904 (4^e secteur).
Arrêté rendant exécutoires les rôles supplémentaires des perceptions de Raiatea-Tahaa et Huahine pour l'année 1903.
Arrêté fixant le prix de revient des rations de vivres, combustibles et fourrages pour l'année 1904.
Décision fixant la répartition en 1904 des bourses à l'école primaire supérieure de Papeete, et la date de l'examen.
Nominations, Mutations, Mouvements.

PARTIE NON OFFICIELLE

Inauguration de l'Ecole de navigation.
Souscription en faveur des sinistrés des Tuamotu.
Avis au sujet des divers rôles des perceptions de Papeete, Taravao et Moorea.
Avis d'adjudication.
Caisse agricole. — Achats de produits.
— Consignations de vanille.
Administration municipale. — Service des eaux.
Avis au sujet des testaments olographes.
Observations météorologiques du mois de décembre 1903.
Service postal. — Marche des courriers.

GOUVERNEMENT

Madame Edouard Petit recevra au Gouvernement, le mercredi 3 février prochain, de 4 h. à 7 h. du soir.

PARTIE OFFICIELLE

DÉCISION concernant le départ pour France, en congé de convalescence, du Gouverneur de la Colonie, et réglant l'intérim du Gouvernement.

(Du 28 janvier 1904.)

LE GOUVERNEUR DES ETABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR, OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE,

Vu l'article 69 du décret du 28 décembre 1885 sur le Gouvernement de la colonie;

Vu la décision formelle prise par le Conseil de Santé de la colonie dans sa séance du 16 janvier 1904, concluant à la nécessité du rapatriement d'urgence de M. le Gouverneur Petit, pour cause de santé, par la voie d'Australie;

Vu le cablogramme et la lettre explicative du Gouverneur au Ministre des Colonies, l'informant, à la date du 22 janvier courant, de la décision du Conseil de santé;

Vu l'article 3, *in fine*, du décret du 21 mai 1898, portant création des Secrétariats Généraux des colonies,

DÉCIDE :

Art. 1^{er}. M. Cor, Secrétaire

PARAU no te reva raa i Farani te Tavana rahi o te Fenua nei no te faaoraraa ia'na, e oia'toa hoi te faataa raa i te huru o te mono raa i to'na toroa.

(No te 28 tenuare 1904.)

TE TAVANA RAHI NO TE MAU FENUA FARANI I OTEANIA, HAAFETIA HIA I TE FETIA HANAHANA E I TE FETIA NO TE PUPU HAAPII RAA A TE HAU,

I te hio raa i te irava 69 o te faau raa mana no te 28 no tite-ma 1885 i nia i te faatere raa hau o te Fenua nei;

I te hio raa i te parau i imi papu hia e te Apooraa a te mau taote o te Fenua nei, i to'na tai-ruru raa i te 16 no tenuare 1904, o tei faataa e ia faahoi oioi roa hia na Australia (Panipe) te Tavana rahi ra o Petit, no to'na ma'i.

I te hio raa i te parau i taniuinu hia'enci e te rata haamaramama raa a te Tavana rahi i te Faatere hau rahi o te mau Fenua aihu'araau, i te faaite raa'tn ia'na, i te 22 no tenuare nei, i te parau i faaoti hia e te Apooraa a te mau taote;

I te hio raa i te irava 3, i te pao hopea, o te faau raa mana no te 21 no me 1898 o tei faatia i te mau Papai raa parau rarahi o te mau fenua aihu'araau.

TE FAATAA NEI :

Irava 1. Tei te reva raa'tu à te

Général des Etablissements français de l'Océanie, prendra l'interim du Gouvernement aussitôt après le départ du Gouverneur titulaire qui s'embarque, avec sa famille, sur le paquebot d'Auckland, le 5 février prochain, se rendant en France en congé de convalescence.

Art. 2. La présente décision sera communiquée et enregistrée partout où besoin sera, et publiée au *Journal officiel* de la colonie.

Papeete, le 28 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Tavana rahi mau na nia i te pahi auahi no Auckland (Niutirani) i te 5 no fepuare i mua nei, no te haere raa i Farani e faaoraora ia'na e mai te pee hia'tu e ta'na vahine e to'na fetii tamarii, ei reira o M. Cor, Papai parau rahi no te mau fenua Farani i Oteania, e mono ai i taua toroa ra.

Irava 2. E faaite hia e e tomite hia teie nei faataa raa i te mau vahiatoa o au, e e faaite hia hoi na roto i te *Vea a te Hau*, o te Fenua nei.

Papeete, le 28 no tenuare 1904.

ARRÊTÉ ouvrant un crédit supplémentaire de la somme de cinquante mille francs, au titre du budget local de Tahiti et Moorea, exercice 1903.

(Du 26 janvier 1904.)

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

Vu le décret du 28 décembre 1885 sur le Gouvernement de la colonie;

Vu l'article 295 du règlement du 14 janvier 1859 sur la comptabilité publique;

Sur le rapport du Secrétaire Général;

Le Conseil privé entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert en faveur du Budget Local de Tahiti et Moorea, exercice 1903, un crédit supplémentaire de la somme de : cinquante mille francs, au titre du Chapitre 9, *Travaux publics*.

Art. 2. Il sera pourvu à ce crédit au moyen des ressources de l'exercice 1903.

Art. 3. Le Secrétaire Général est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué, enregistré et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 26 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général,

HENRI COR.

ARRÊTÉ rendant exécutoires les rôles supplémentaires de perception des Tuamotu (4^e secteur), pour l'année 1903.

(Du 23 janvier 1904.)

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

Vu le décret du 10 août 1899 relatif à l'organisation administrative et financière des îles Marquis, des îles Tuamotu et des îles Gambier, Tubuai, Raivavae et Rapa;

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

Vu l'arrêté du 23 mai 1884 sur la perception des impôts dans les archipels;

Vu l'arrêté du 27 octobre 1902 rendant exécutoire le tarif des

taxes à percevoir au profit des îles Tuamotu, pendant l'année 1903;

Sur la proposition du Secrétaire Général;

Le Conseil privé entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Sont rendus exécutoires les rôles supplémentaires de la perception des Tuamotu, 4^e secteur, pour l'année 1903, s'élevant à la somme de cent quatre-vingt-huit francs sept centimes, savoir :

Patentes fixes	10 ^f 42
— proportionnelles	3 75
Formules	5 »
Frais d'avertissement	0 20

19 37

Impôt dit des routes	168 »
Frais d'avertissement	0 70

168 70

Total..... 188 07

Art. 2. Le Secrétaire Général est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué, enregistré et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Par le Gouverneur :

Le Secrétaire Général,

HENRI COR.

ARRÊTÉ rendant exécutoires les rôles supplémentaires des perceptions de Raiatea-Tahaa et Huahine, pour l'année 1903.

(Du 23 janvier 1904.)

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

Vu le décret du 28 juillet 1897 réglant le mode d'administration des îles sous le Vent;

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

Vu l'arrêté du 23 mai 1884 sur la perception des impôts dans les archipels;

Vu l'arrêté du 27 octobre 1902 rendant exécutoire le tarif des taxes à percevoir au profit des îles-sous-le-Vent, pendant l'année 1903;

Sur la proposition du Secrétaire Général;

Le Conseil privé entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Sont rendus exécutoires les rôles supplémentaires des perceptions de Raiatea-Tahaa et Huahine, pour l'année 1903, s'élevant ensemble à la somme de huit cent vingt-cinq francs vingt-six centimes, et au chiffre de cent quarante journées de prestation rurale, savoir :

Perception de Raiatea-Tahaa.

Patentes fixes	331 ^f 26
Formules	200 »
Frais d'avertissement	4 50

535^f 76

Taxe sur les chiens	70 »
Frais d'avertissement	0 60

70 60

Total de la perception de Raiatea-Tahaa.

606^f 36

Perception de Huahine.

Patentes fixes.	74 60	
Formules.	17 50	
Frais d'avertissement.	0 70	
		92 ^f 80
Impôt de capitation.	70 »	
Frais d'avertissement.	0 70	
		70 70
Taxe sur les chiens.	55 »	
Frais d'avertissement.	0 40	
		55 40

Total de la perception de Huahine. 218 90

Total général. 825^f 26

Prestation rurale.

Perception de Huahine. 140 journées.

Art. 2. Le Secrétaire Général est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué, enregistré et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 23 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Par le Gouverneur :
Le Secrétaire Général,
HENRI COR.

DÉCISION fixant la répartition en 1904 des bourses à l'école primaire supérieure de Papeete, et la date de l'examen pour l'obtention desdites bourses.

(Du 27 janvier 1904.)

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

Vu le décret du 28 décembre 1885 sur le Gouvernement de la colonie ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 1901 créant à Papeete une école d'enseignement primaire supérieur et professionnel ;

Vu les prévisions budgétaires de l'exercice 1904 ;

Sur la proposition du Secrétaire Général.

DÉCIDE :

Art. 1^{er}. Les bourses à concéder en 1904 pour l'École primaire supérieure de Papeete, sont déterminées comme suit :

Tahiti et Moorea : 5 fractions de bourse de 600 francs chacune, pour une durée de 3 ans.

Marquises : 1 bourse entière de 800 francs pour une durée de 3 ans.

Tuamotu : 1 bourse entière de 800 francs pour une durée de 3 ans.

Art. 2. L'examen des candidats aux bourses aura lieu le mardi 24 mai prochain, à 8 heures du matin, à l'École primaire supérieure de Papeete.

Art. 3. Dans le cas où il n'y aurait pas un nombre suffisant d'admissibles remplissant les conditions d'âge indiquées à l'art. 12 § 1^{er} de l'arrêté du 16 janvier 1901, les bourses disponibles

pourront être accordées à des candidats se trouvant dans l'un des cas mentionnés au second paragraphe dudit article 12.

Art. 4. Les candidats aux bourses seront admis à subir l'examen sans la production des certificats ou attestations mentionnés à l'art. 11 de l'arrêté du 16 janvier 1901 sous les numéros 2 et 3, mais la concession de bourse ne pourra être accordée définitivement qu'après production de ces pièces.

Art. 5. Le Secrétaire Général est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera communiquée, enregistrée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 27 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Par le Gouverneur :
Le Secrétaire Général,
HENRI COR.

ARRÊTÉ fixant le prix de revient des rations de vivres, combustibles et fourrages pour l'année 1904.

(Du 26 janvier 1904.)

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

Vu les tableaux des prix de revient arrêtés en Conseil privé dans la séance de ce jour pour les diverses denrées entrant dans la composition de la ration ;

Vu l'arrêté local du 29 septembre 1881 fixant la ration de vivres ;

Vu la décision locale du 8 novembre 1884 relative aux cessions de vin à allouer aux militaires et sous-officiers des différentes armes ;

Vu la dépêche du Sous-Secrétaire d'Etat des colonies du 28 avril 1889, prescrivant d'appliquer aux rations de bois de chauffage le tarif prévu par la circulaire du Ministre de la Guerre du 26 mai 1876 ;

Vu l'arrêté local, n° 242, du 6 mai 1890 (B. O. p. 180), et les actes ministériels et locaux auxquels il se réfère pour déterminer les prix de revient des rations de vivres, combustibles et fourrages délivrées aux troupes en garnison à Tahiti et aux autres rationsnaires ;

Vu l'arrêté local, n° 524, du 27 décembre 1890, fixant à nouveau la composition de la ration des troupes (suppression du tafia et augmentation des quantités de café et de sucre) ;

Vu les dépêches du Sous-Secrétaire d'Etat des Colonies des 5 avril 1893 et 24 janvier 1894 rétablissant l'allocation de la ration, à diverses catégories de personnel ;

Vu la circulaire du 17 octobre 1898 concernant la justification des cessions ;

Vu la dépêche du 27 mai 1902, accordant des cessions de vivres de la ration aux fonctionnaires et agents du service local dont la solde est inférieure à 5,000 francs ;

Sur le rapport du Chef du service Administratif ;

Le Conseil privé entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Les prix des rations de vivres, combustibles et fourrages délivrées aux troupes en garnison à Tahiti, ainsi qu'aux officiers, fonctionnaires et agents coloniaux et locaux qui y ont droit, sont fixés comme suit, pour servir au remboursement des cessions et aux reprises pour trop perçu :

1^{re} Rations et cessions de vivres.

Numéros d'ordre de l'unité sommaire	DESIGNATION des denrées	Quantité de la ration	RATIONS				CESSIONS			
			Prix des 100 kil. ou des 100 litres d'après mar- chés avec augmentation de la valeur de l'octroi et des frais généraux	VALEURS DES RATIONS DÉLIVRÉES AUX			PRIX DE REMBOURSEMENT DES 100 KILOS OU DES 100 LITRES.			
				Officiers, assi- milés et agents divers Dépêches des 5 avril 1893 et 24 janvier 1894. — Troupes décision du 27 décembre 1890.	Soldats et ma- rins détenus — Décision du 24 octobre 1876	Enfants de troupe — Arrêté local du 6 mai 1890 n° 242.	Service marine — Prix d'achat	Services publics autres que le ser- vice marine. Prix d'achat augmenté de la valeur de l'octroi de mer et des frais généraux (3)	Personnel ayant droit aux cessions. Prix d'achat augmenté de la valeur de l'octroi de mer et des frais de ma- nutention. (Circulaire du 17 oct. 1898, dép. ministérielle du 27 mai 1902).	Particuliers — Prix d'achat majorés de 25 p. 0/0 et augmenté de la valeur de l'octroi de mer. Circulaire du 17 octobre 1898
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1^{re} Denrées composant la ration										
37	Farine.	0 k. 550	39 50	"	"	"	36 45	39 05	39 50	49 35
	Riz	0 k. 050	69 "	0 03	0 03	0 03	65 70	68 30	69 "	86 25
38	Biscuit.	0 k. 500	94 50	"	"	"	92 "	76 50	91 50	118 13
	Pain.	0 k. 750	37 85	0 28	0 28	0 28	37 85	37 85	37 85	47 31
39	Viande fraîche (1).	0 k. 300	145 "	"	"	"	145 "	145 "	"	"
40	Conserves de bœuf.	0 k. 200	196 "	0 42	0 42	0 42	178 0	192 20	196 "	245 "
41	Haricots.	0 k. 050	74 30	0 04	0 04	0 04	70 60	73 70	74 30	92 88
42	Café.	0 k. 040	193 "	0 08	0 04 (2)	0 04	192 "	191 "	191 "	241 25
	Sucre.	0 k. 040	80 60	0 03	0 02 (2)	0 02	79 33	77 27	80 60	100 75
43	Vin rouge.	0 l. 46	66 45	0 31	"	0 20 (3)	60 05	64 40	66 45	83 06
44	Huile d'olive	0 k. 008	427 "	0 03	0 03	0 03	390 "	421 "	427 "	533 75
	TOTAUX.			1 21	0 86	1 06				
2^{re} Denrées non comprises dans la ration:										
43	Rhum ou tafia.	"	238 "				118 "	238 "	238 "	297 50
44	Sel gris	"	21 "				19 "	20 "	21 "	26 25
46	Orge.	"	43 "				"	42 40	43 "	53 75

(1) Les dimanche, mardi, jeudi et samedi de chaque semaine.

(2) La ration journalière de sucre et de café pour les militaires et marins détenus, et les enfants de troupe n'est que de 0 k. 020.

(3) Les enfants de troupe, mousques et jeunes gens au-dessous de 16 ans ne touchent que 0 l. 30 de vin par jour.

(4) Exceptionnellement, la viande fraîche sera délivrée à titre de cession au Service Local pour assurer les besoins des rationnaires de la Gendarmerie et de la Justice. Les cessions de viande fraîche seront toujours faites aux prix du marché en cours. Il en sera de même des cessions de foin faites au Service local pour les besoins de la Gendarmerie.

(5) Les prix de cession aux services publics seront fondés de la valeur réelle des récipiendaires contenant les denrées délivrées. Ces récipiendaires seront toujours fournis par le service des Subsistances et deviendront la propriété des services cessionnaires. Les récipiendaires seront de même abandonnés à un rationnaire qui obtiendra exceptionnellement une cession de vivres contenus dans leurs récipiendaires et dont la délivrance ne comportera pas un reliquat disponible.

2^o Rations de combustible.

(Décision locale du 13 septembre 1882 et décision ministérielle du 17 décembre 1883.)

BOIS DE CHAUFFAGE.

(Marmite système Choumara.)

Par jour et par fourneau : 45 ^k	à 21 35 les 100 ^k	1 ^f 06
Ration de sous-officier : 2 ^k 400	id.	0 06
Percolateur : 21 ^k	id.	0 49

(La dépêche ministérielle du 28 avril 1889 a prescrit d'appliquer le tarif prévu par la circulaire du Ministère de la Guerre du 26 mai 1876).

3^o Rations de fourrage.

(Arrêté local du 6 mai 1890, n° 242.)

Chevaux de grande taille.

Foin : 8 ^k	1 ^f 52	Herbe de Guinée : 50 ^k	0 ^f 35
Orge : 5 ^k	2 15	Orge : 5 ^k	2 15
Total	3 ^f 67	Total	2 ^f 50

Chevaux du pays mulets.

Foin : 8 ^k	1 ^f 52	Herbe de Guinée : 50 ^k	0 ^f 35
Orge : 4 ^k 500	1 94	Orge : 4 ^k 500	1 94
Total	3 ^f 46	Total	2 ^f 29

Art. 2. Les denrées composant la ration, sauf la viande fraîche, pourront faire l'objet dans les conditions indiquées ci-après, de cessions à titre remboursable, mensuelles, aux officiers, fonctionnaires, agents et employés civils et militaires rétribués sur les fonds du budget colonial et au personnel du service Local mentionné dans la dépêche du 27 mai 1902 :

1^o Aux officiers, fonctionnaires et agents touchant la ration : mariés, une ration complète ; non mariés, une ration de vin ;

2^o A ceux n'ayant pas droit à la ration : mariés, une double ration ; non mariés, une ration complète, doublée pour le vin ;

3^o Aux militaires et sous-officiers de la gendarmerie et aux sous-

officiers de l'artillerie et de l'infanterie coloniales : mariés, une ration complète ; non mariés, une demi-ration de vin (7^l 50 par homme et par mois) ;

4° Aux caporaux et soldats des corps de troupes (4^l 50 de vin par homme et par mois).

Il ne sera jamais fait de rappel pour les quantités accordées mensuellement et non réclamées en temps voulu.

Art. 3. Aucune réclamation ne sera admise pour les denrées cédées, après leur sortie des magasins.

Art. 4. Le remboursement des denrées, combustibles et fourrages cédés, aura lieu d'après les prix indiqués au tableau ci-dessus, selon la qualité du cessionnaire. Les particuliers non visés dans l'article 2 ci-dessus qui pourraient obtenir à titre exceptionnel des cessions devront en rembourser la valeur d'après les prix indiqués dans la colonne 11 du tableau ci-dessus.

Art. 5. Les frais de transport des vivres délivrés à titre de cession sont toujours à la charge des cessionnaires quels qu'ils soient.

Art. 6. Le présent arrêté aura son effet à compter du 1^{er} février 1904 et jusqu'à ce qu'un nouvel arrêté soit intervenu.

Art. 7. Le Commandant supérieur des Troupes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera et inséré au *Journal* de la colonie.

Papeete, le 26 janvier 1904.

EDOUARD PETIT.

Par le Gouverneur :

Le Chef du Service Administratif,
ED. ANDRÉ.

MUTATIONS, NOMINATIONS, MOUVEMENTS

Par application de l'article 90 du Code civil, modifié par la loi du 8 juin 1893, le Ministre de la Marine a, par décision du 10 décembre 1903, requis le Chef du service Judiciaire des Etablissements français de l'Océanie de poursuivre d'office la constatation judiciaire du décès des sieurs :

Chebret (Louis), capitaine non inscrit ;

Chemin (Adrien-André), second, inscrit à Oléron, n° 145,

qui étaient embarqués sur la goëlette *Léon*, du port de Papeete, présumée perdue corps et biens le 15 janvier 1903.

Par application de l'article 90 du Code civil, modifié par la loi du 8 juin 1893, le Ministre de la Marine a, par décision du 10 décembre 1903, requis le Chef du service Judiciaire des Etablissements français de l'Océanie de poursuivre d'office la constatation judiciaire du décès des sieurs :

Berteaud (Gervais), capitaine, inscrit à Paulliac, n° 174 ;

Maissline, matelot, non inscrit ;

Ruru a Takaiti, matelot non inscrit ;

Taata a Ai, matelot, non inscrit ;

Creusot (Emile), mécanicien, non inscrit ;

Pai a Tac, matelot, non inscrit ;

Hardilier (Félix), cuisinier, non inscrit,

qui formaient l'équipage de la goëlette à gazoline la *Perle*, du port de Papeete, présumée perdue corps et biens, le 14 janvier 1903.

1—4

Par décisions du Gouverneur en date du 18 décembre 1904 :

M. Grosfillez, médecin aide-major de 1^{re} classe des Troupes Coloniales, est appelé à servir dans l'archipel des Marquises. Il résidera à Atuana, île Hiva-Oa.

Il sera chargé du Service médical de l'archipel et relèvera à ce point de vue de M. le Directeur du Service de Santé.

Il remplira, en outre, les fonctions d'Administrateur et de juge de paix en remplacement de M. Lagarde, Agent spécial à Nukahiva, chargé provisoirement desdites fonctions.

M. le docteur Cassiau, nommé médecin dans les Etablissements français de l'Océanie, est appelé à servir dans l'archipel des Gambier.

Il sera chargé du service médical de l'archipel et relèvera à ce point de vue de M. le Directeur du Service de Santé.

Il remplira, en outre, les fonctions d'Administrateur et de Juge de paix en remplacement de M. Nappey, agent spécial chargé provisoirement desdites fonctions.

Sont nommés par le tribunal de paix de Rikitea (Gambier) :

Ministère public : M. Nappey, agent spécial f. t. de Commissaire de police ;

Greffier : M. Donat, interprète-notaire.

Par décisions du Gouverneur en date du 26 janvier 1904 :

M. le médecin aide-major de 1^{re} classe Violle, Raoul, prendra provisoirement, à compter du 1^{er} février prochain, la direction du Service de Santé, en remplacement de M. le médecin major de 2^e classe Brunati, parvenu au terme de son séjour colonial.

Le docteur Violle conservera ses fonctions de médecin-résident de l'hôpital.

M. le médecin-major de 2^e classe Brunati, parvenu au terme de son séjour colonial, prendra passage sur le vapeur *Taviuni*, qui doit quitter la colonie le 5 février prochain à destination d'Auckland, d'où il sera dirigé sur la France par les soins des autorités consulaires.

PARTIE NON OFFICIELLE

COMMUNICATIONS DIVERSES

Samedi, 23 du courant, a eu lieu, dans la grande salle du Secrétariat Général, l'inauguration de l'Ecole de navigation récemment instituée par arrêté du Gouverneur du 9 décembre 1903. Le Secrétaire Général, remplaçant le Gouverneur empêché, et le futur Directeur de l'Ecole ont prononcé les allocutions suivantes :

Discours de M. Cor, Secrétaire Général.

En prenant la parole à cette cérémonie, je dois tout d'abord vous exprimer les regrets que j'éprouve de la maladie qui éloigne de cette réunion celui qui devait en être le président naturel, et le prive de la joie qu'il aurait ressentie d'assister à la séance d'inauguration de l'Ecole de navigation.

En son lieu et place, j'essaierai de vous dire toute l'utilité de l'œuvre dont vous voyez les débuts. Il me suffira pour cela de reprendre le thème que M. le Gouverneur a développé, dans cette même enceinte, il y a quelques mois à peine, lors de l'ouverture de la session plénière du Conseil d'Administration.

Aucun pays au monde n'est plus maritime que notre colonie polynésienne ; nulle part un plus grand nombre d'îles ne furent dispersées par la nature sur un plus vaste océan ; nulle part la population ne fut plus hardie, plus téméraire, plus réellement fille de la mer.

Par eau se sont faites toutes les migrations des Maoris dont

les mystérieuses légendes conservent encore un vague souvenir; en pirogues, ils sont allés peupler toutes les îles du Pacifique, obéissant sans murmures aux paroles d'exil de leurs prêtres, obéissant aussi à cet instinct obscur, mais tout puissant, qui pousse la race humaine à s'étendre dans tous les recoins de la terre.

Combien périrent à cette tâche? Qui dénombrera jamais le nombre d'existences qu'a coûtées le peuplement de l'Océanie? Les abîmes seuls en ont gardé la souvenance, et les abîmes sont muets. Intrépides et ignorants, les Polynésiens ont, de tout temps, sillonné l'immense mer qui fut leur apanage. Depuis plus d'un siècle, la civilisation européenne s'est infiltrée dans ces antipodes de notre monde; depuis plus d'un demi-siècle elle travaille à transformer les habitants. Les résultats obtenus sont en général remarquables. Cependant, toujours aventureux et toujours ignorant de la science maritime est resté l'indigène. Il a abandonné sa pirogue et navigue sur de modernes goélettes, il ne va plus peupler des îles désertes, il transporte des marchandises et fait du trafic; mais là s'arrêtent les changements. Ses procédés de navigation ont fait peu de progrès, à peine a-t-il remplacé par la boussole, les quelques étoiles dont la connaissance guidait vaguement la course aventureuse de ses ancêtres. Comme par le passé, il navigue surtout pour le plaisir de naviguer; il rit à l'embrun salé qui le couvre de son écume, il rit à la rafale qui couche sur les flots son embarcation. S'il chavire, il rit encore dans la volute blanche qui le jette sur le récif, et si par hasard il trouve la mort dans ce jeu dangereux, on peut dire qu'il meurt le sourire aux lèvres.

Telle est la population insouciance, celle qui est la plus familière aux choses de la mer et aussi la plus étrangère à l'art de la navigation, dans laquelle nous devons recruter la majeure partie des patrons des navires qui circulent dans nos archipels.

Peut-on s'étonner des conséquences qui en découlent. Les chiffres ont leur éloquence: en 1902, 5 navires armés au cabotage sur 15 ont péri sur les récifs. Quelle proportion effrayante! Et je ne parle ici que naufrages; mais que d'entraves et de retards apportés au commerce. Une circonstance heureuse, due à la configuration géographique de nos îles, masque partiellement ces derniers inconvénients et donne une apparence de raison aux partisans du *statu quo*. D'une part, Tahiti élève ses pics volcaniques à plus de 2,000 mètres au-dessus des flots et s'aperçoit à plus de 80 milles au large. D'autre part les Tuamotu forment dans le N.-E. une barrière infranchissable d'au moins 100 lieues marines d'étendue. Le caboteur indigène circule donc le plus souvent avec une certaine certitude entre ces deux destinations; à moins que la tempête grondante et l'obscurité de la nuit ne trompent ses sens affaiblis et ne le jettent sur quelque corail imprévu de l'archipel dangereux. Mais si on le sort de ces limites, il voyage en plein inconnu; une fois sur trois, il manque les îles australes, distantes seulement de 4 ou 500 milles, et revient vers Tahiti prendre une meilleure direction; Mangareva, Rapa, sont des îles qu'il n'atteint que par hasard. Quelques jours de mer, quelques bordées par vent debout suffisent pour embrouiller ses faibles calculs et pour l'égarer sans retour.

Et cependant il faut naviguer; ce qui était autrefois une fantaisie ou un ordre d'En-Haut est devenu aujourd'hui une impérieuse nécessité. La civilisation a amené le commerce et l'exploitation des richesses naturelles; la concurrence est survenue qui réclame des voyages toujours plus nombreux et toujours plus rapides pour aller drainer la nacre et le coprah chez les populations voisines et leur apporter des vivres et des vêtements. En présence de cette extension maritime, l'Administration s'est trouvée

dans une cruelle alternative; d'un côté le devoir de favoriser l'expansion commerciale; de l'autre, le souci, je dirai presque le remords, de confier une partie de la fortune publique et des existences humaines à des mains notoirement incapables.

Il y a bien, je le sais, des brevets et des examens; mais quel en est le programme? Un enfant de 10 ans, après six semaines de préparation, y répondrait avec facilité.

Ce niveau de connaissances intentionnellement abaissé est le seul que possèdent nos patrons actuels indigènes et européens. Il faut certes que la mer dans nos parages participe de la bienveillance proverbiale de la population pour que la liste des sinistres ne soit pas dix fois plus longue.

Tel est le tableau fidèle, sinon flatté, de la situation maritime actuelle; et ne m'accusez pas d'avoir exagéré ses ombres; s'il y a un armateur dans cet auditoire, il pourra vous en affirmer la scrupuleuse exactitude, il vous dira ses transes au moindre pronostic de tempête et ses regrets souvent exprimés de ne pouvoir confier ses navires à des marins expérimentés.

D'ailleurs je n'ai insisté sur les dangers présents que pour vous en montrer le remède dans un avenir prochain, lorsque l'école de navigation qui va s'ouvrir lundi aura commencé à porter ses fruits. Vous avez pu dans le *Journal officiel*, en voir le but et les programmes. Je sais bien que ceux-ci sont au-dessus de la portée de certains indigènes, de ceux du moins qui ont oublié le peu de français qu'ils ont appris dans leur enfance, de ceux qui ne connaissent plus que le tahitien, dépourvu de terminologie scientifique, et impropre à la culture de l'intelligence, à ceux-là sera réservée la navigation au bornage, d'ailleurs très active, qui sera prochainement limitée aux îles d'un même archipel.

Mais nous avons dans nos écoles publiques, l'espoir du développement intellectuel et moral de ce pays, de nombreux sujets de race maorie pure; nous avons aussi le noyau toujours plus nombreux des jeunes métis. Par atavisme maori, ces derniers ont hérité un goût prononcé des choses de la mer; le milieu où ils vivent a développé en eux la connaissance parfaite de la langue française, ils pourront profiter de tout enseignement ultérieur.

Voilà la pépinière de nos futurs capitaines.

Quelques mois d'études et d'efforts leur donneront les premières notions de la partie théorique de leur métier. Quelques années de navigation leur permettront l'application de ces principes et développeront leur expérience. Les examens qu'ils passeront ensuite seront équivalents à ceux de France. Depuis longtemps on a renoncé dans la Métropole à cette institution bâtarde qui a nom « le petit cabotage ». On a reconnu que tout marin qui prend la mer doit connaître tout au moins la pratique de la navigation astronomique. Imitons ce sage exemple, et nous aurons fondé la sécurité des voyages sur mer; le commerce, jusqu'ici confiné dans nos archipels, pourra étendre ses relations depuis l'Australie jusqu'aux rivages d'Amérique où le prochain percement de l'isthme de Panama va peut-être ouvrir à notre chère colonie une ère de prospérité jusqu'ici inconnue.

Il ne me reste qu'un mot à ajouter pour vous présenter le titulaire du nouveau cours. Le mot « présenter » est peut-être d'ailleurs bien prétentieux quand il s'agit de M. Simon, une des figures les plus sympathiques et les plus connues de la colonie. Tout le monde ici apprécie son aménité, la droiture de caractère de celui que nous appelons toujours le Commandant Simon; mais, ce que tout le monde ne sait pas, car il appartient à la catégorie des modestes, c'est sa valeur technique. Il a été un Officier remarquable et remarqué dans un corps où les hommes supérieurs sont en majorité. Nos futurs capitaines de la Marine marchande sont donc en bonnes mains. Je déclare ouverte l'Ecole de navigation.

Discours de M. le Directeur de l'École de navigation.

Permettez-moi de m'associer aux regrets que vous avez exprimés sur l'absence du Chef de la colonie auquel nous sommes redevables de la création de cette École et de déplorer avec vous la grave maladie qui en est la cause.

Quant aux paroles trop élogieuses qui terminent votre discours, je n'y vois qu'une réponse : c'est de me consacrer avec le plus entier dévouement aux nouvelles fonctions qui m'incombent ; cela je puis le promettre et je vous tiendrai parole.

Je voudrais dans cette courte conférence vous exposer très simplement le but et les méthodes de la navigation ; ce serait la justification du programme de nos futures études.

La navigation est l'art de connaître au large hors de vue de toute terre, la position d'un navire.

Par analogie avec ce qui se passe sur terre, ce problème est résolu d'une manière simple et complète, si on possède les moyens de porter constamment sur une carte le chemin parcouru par le navire depuis son point de départ, chemin exactement estimé en grandeur et en direction.

Ce procédé de navigation existe en effet et porte le nom de Navigation par l'Estime.

Les instruments qu'il nécessite sont la boussole, appelée compas en termes nautiques, et le loch.

Le compas sert à estimer la direction des routes suivies, le loch sert à mesurer la vitesse du navire par rapport à l'eau qui le porte.

Les résultats de ces mesures sont portés sur les cartes marines dont le tracé représente une somme de travail énorme, et qui sont un des principaux titres de gloire des hydrographes et des marins des nations civilisées.

Deux causes empêchent d'obtenir ainsi la même exactitude que sur terre.

La première est la mobilité de la mer, sur laquelle rien n'est stable ; toujours en mouvement est la plateforme qui porte le navigateur dont les yeux ne peuvent préciser sur l'uniformité de l'horizon aucun point de repère fixe pour mesurer avec rigueur les longueurs et les directions. Sur mer le loch et la boussole sont forcément des instruments grossiers.

La seconde cause d'erreur est le courant, dont rien ne révèle la présence sur la monotonie des eaux.

La couche liquide qui recouvre les 3/4 de notre globe, est toujours en mouvement sous l'effet variable de la température et des vents. Ces variations sont si capricieuses que le plus souvent on doit considérer les courants comme inconnus soit en force, soit en direction. Bien rares sont les parages où ils présentent quelque régularité.

Pour ces raisons, on peut craindre sur la position du navire une erreur qui dépasse 10 milles par jour. Or, chaque position erronée sert de point de départ pour le calcul de la suivante, de sorte que les erreurs s'accumulent rapidement. D'après les règles ordinaires des probabilités l'erreur à craindre dépasse 30 milles en 8 jours. Cette distance est la limite à laquelle on aperçoit les terres de 400 m. d'élévation. Dans le Pacifique, les îles sont isolées et rarement plus hautes, et on a une chance sur deux de les manquer après une semaine de traversée par temps clair ! Quels risques ne court-on pas s'il fait mauvais, ou si on cherche un de ces atolls de corail à peine visibles au-dessus des flots ? Une semaine dans ces mers est donc l'extrême durée des voyages qu'il est dangereux d'atteindre avec l'estime seule ; au delà la plus élémentaire prudence exige impérieusement pour la sécurité des navires et des équipages les procédés plus précis de la navigation astronomique.

Celle-ci a pour but de trouver en mer la position d'un navire

par l'observation des astres, ces phares semés dans l'immensité par la main de la Providence pour éclairer la route des navigateurs. Pour expliquer brièvement cette méthode qui fait l'étonnement des personnes qui n'en connaissent pas le secret, il nous faut faire une incursion dans le domaine de l'astronomie. Aucun sujet ne se prête mieux à être exposé devant un public profane. De savants vulgarisateurs l'ont exploité et ont ébloui leurs lecteurs par l'énormité des chiffres qui mesurent la distance des astres et par les splendeurs dévoilées de l'univers céleste. Plus modeste est notre but, nous ne demanderons à l'astronomie que quelques-unes de ses notions les plus élémentaires. A vrai dire il nous suffira de l'étude d'un seul phénomène céleste, le mouvement diurne.

Si par une belle nuit étoilée, on observe la multitude d'astres qui brillent dans le ciel, on constate qu'ils paraissent tous animés d'un mouvement d'ensemble autour d'un point fixe de la voûte céleste, et qu'ils font à peu près une demi-révolution dans l'espace d'une nuit.

On peut vérifier cette première impression par quelques mesures angulaires qui fixent la position des astres, à des intervalles réguliers, par rapport à des repères terrestres. On trouve alors que cette rotation autour d'un même point fixe est absolument régulière. Le soleil et la lune sont entraînés par ce même mouvement diurne, mais avec une vitesse un peu moindre, en sorte qu'ils possèdent un déplacement propre assez lent parmi les autres astres nommés étoiles dont les distances respectives sont invariables. Ce déplacement les ramène au même point de la voûte étoilée, en un an pour le soleil, en un mois pour la lune.

Chacun sait que le mouvement diurne des astres n'est qu'une apparence produite par la rotation de notre globe sur lui-même. L'observateur terrestre en est inconscient et attribue aux astres par rapport à son horizon un mouvement en sens contraire du sien. Les preuves de la rotation de la Terre sont nombreuses ; je n'en citerai qu'une : Les étoiles, comme le montre l'analyse spectrale, sont des foyers de lumière et de chaleur analogues à notre soleil ; pour qu'elles nous apparaissent sous forme de simples points lumineux, il faut qu'elles soient placées à des distances prodigieuses ; de quelles vitesses inimaginables ne devraient-elles pas être animées pour décrire en un jour leurs orbées immenses ? et quelle ne serait pas la bizarrerie du mouvement qui réglerait toutes ces vitesses si variées de manière que ces soleils en quantité innombrable accomplissent dans le même temps une révolution exacte autour de notre modeste globe froid et obscur ? Emettre une pareille opinion c'est en montrer l'absurdité. On a d'ailleurs imaginé des appareils qui enregistrent directement cette rotation et mettent son existence hors de doute.

C'est ce mouvement diurne des astres qui est utilisé en navigation, comme nous allons l'indiquer ; mais il nous faut au préalable rappeler quelques définitions :

La terre a une forme sphérique ; son axe de rotation est une ligne passant par le centre qui rencontre sa surface en deux points appelés pôles terrestres. Cette ligne prolongée perce la voûte céleste en ces deux points autour desquels semblent tourner tous les astres et qui sont les pôles astronomiques. Le cercle tracé sur la surface terrestre à égale distance des deux pôles se nomme l'Équateur. Enfin tout cercle passant par les deux pôles est un Méridien. Il y en a évidemment une infinité. Tout lieu terrestre est déterminé par sa Latitude et sa Longitude qui sont nommées ses coordonnées géographiques.

La latitude d'un lieu est l'inclinaison sur le plan de l'Équateur du rayon terrestre qui passe en ce lieu. Elle est égale à l'inclinaison de l'axe polaire, sur l'horizon du lieu, d'après une propriété connue des angles dont les côtés sont deux à deux perpen-

diculaires. La longitude est l'inclinaison du méridien du lieu sur un méridien fixe, arbitraire, choisi comme origine.

Les Français ont adopté pour 1^{er} méridien celui de Paris. Cela posé, la navigation astronomique a pour but de déterminer les coordonnées géographiques du navire, qui permettent de porter sa position sur une carte.

Pour la latitude, rien n'est plus simple : il suffit pour l'obtenir de mesurer la hauteur du pôle au dessus de l'horizon. Il est vrai que le pôle céleste n'est pas indiqué par une étoile, qui d'ailleurs serait invisible pendant le jour. On tourne cette difficulté de la façon suivante : La hauteur d'un astre au dessus de l'horizon varie depuis son lever jusqu'à son coucher, moments où elle est nulle ; elle atteint son maximum au milieu de sa course ; c'est l'instant où l'astre traverse le méridien du lieu qui contient à la fois le pôle et ce point situé juste au dessus de la tête de l'observateur, le zénith. Si donc on mesure la hauteur la plus grande d'un astre, et si on connaît aussi la distance qui le sépare du pôle, on en déduit, par une simple combinaison, l'inclinaison du pôle sur l'horizon, c'est-à-dire la latitude. C'est ainsi que procède le navigateur ; et pour cela il se sert des Ephémérides, sorte d'annuaire céleste, qui contient, entre autres éléments, les distances polaires des astres, calculées à l'avance d'après les mesures précises faites dans les observatoires.

Voyons maintenant comment on détermine la longitude. Rien ne distingue astronomiquement les divers méridiens entre eux. Tous les observateurs terrestres placés sur une même latitude, voient, chacun à son tour, dans l'espace d'une journée, les mêmes phénomènes célestes se passer exactement de la même manière, la même ronde des astres autour des pôles. Cela tient à ce que le chiffre qui indique la latitude correspond à une réalité géographique, tandis que celui qui indique la longitude est de pure convention ; ainsi les cartes anglaises ne donnent pas les mêmes longitudes que les nôtres, parce que les Anglais ont adopté un autre 1^{er} méridien. C'est pourquoi une observation judicieuse d'un astre peut donner la latitude, tandis qu'employée seule elle est impuissante à donner la longitude. Toutefois, le mouvement diurne fait varier d'une façon continue la position des astres par rapport à un lieu donné et peut servir à y préciser les époques.

Ainsi, le soleil, comme chacun le sait, sert à mesurer le temps, à cause de son importance et de l'alternance de jour et de nuit que produit sa présence au dessus ou au-dessous de l'horizon.

Dans un lieu on compte 0 h. au moment du passage du soleil, au méridien. L'intervalle de temps compris entre deux de ces passages consécutifs a été divisé par l'usage en 24 heures. Il y a une corrélation évidente entre l'heure du lieu et la position du soleil par rapport à l'horizon. Le cadran solaire, bien connu, n'est qu'une application de ce principe, mais il est grossier ; le navigateur se sert d'un instrument très précis, le sextant, au moyen duquel il mesure la hauteur solaire et détermine le temps du lieu à une seconde près.

Remarquons qu'il lui faut pour cela connaître sa latitude, de même que, dans la construction du cadran solaire, cet élément est indispensable pour fixer la position du style indicateur.

Considérons maintenant le premier méridien de Paris. On y compte midi ou 0 h. au moment du passage du soleil, une heure après, cet astre passe au méridien d'un lieu dont la longitude est de 1 h. à l'Ouest de Paris, on compte alors 0 h. dans ce lieu et 1 h. à Paris. Deux heures après, le soleil passe au méridien d'un autre lieu dont la longitude est de 2 h. à l'Ouest de Paris ; on compte à ce moment 0 h. dans ce lieu et 2 h. à Paris, et ainsi de suite. De sorte que la longitude d'un lieu quelconque est égale à la différence des heures simultanées de ce lieu et de Paris. Si

donc le navigateur, lorsqu'il détermine l'heure du lieu où il se trouve par une hauteur du soleil, possède aussi l'heure de Paris correspondant à son observation, il a sa longitude par une simple combinaison des deux heures.

Il n'y a guère plus d'un siècle, nos ancêtres, pour avoir l'heure du 1^{er} méridien, en étaient réduits à observer certains phénomènes célestes, sortes de signaux gigantesques, prédits à l'avance dans les Ephémérides avec l'heure de Paris correspondante. C'est ainsi que l'on a quelquefois utilisé les occultations des satellites de Jupiter derrière leur planète ; mais cette observation nécessite l'emploi d'une forte lunette dont l'usage était fort difficile à bord.

Aussi préférait-on employer les phénomènes produits par le mouvement propre de la lune, qui pendant la durée d'un mois lunaire fait décrire à notre satellite un cercle complet dans le ciel. Ce déplacement relatif assez rapide constitue une sorte d'immense horloge céleste dont la lune serait l'aiguille, les divisions du cadran étant marquées par les astres qui se trouvent sur son chemin.

Pour utiliser ces indications, les Ephémérides publient les distances lunaires, ou angles qui séparent ces divers astres de notre satellite, avec les heures de Paris correspondant à chacune de ces distances.

Ces procédés donnent lieu à des observations souvent difficiles et à des calculs laborieux. Ils sont en outre intermittents et répondent mal aux besoins journaliers de la navigation.

Aujourd'hui tous ces inconvénients ont disparu, d'habiles artistes ont créé cette merveille presque vivante, le chronomètre, gardien fidèle de l'heure de Paris qu'il promène sur les mers malgré l'intempérie des saisons et les cahots des tempêtes.

Aussi faut-il voir de quels soins constants le marin entoure son précieux instrument ; comme un être faible et débile, il l'enferme dans une armoire bien close à l'abri des variations de température, par de moelleux coussins il lui évite toutes secousses, à heure fixe il revivifie l'organisme qui lui donne le mouvement et vient supputer anxieusement ses pulsations.

Tout ce qui précède sur la détermination du point s'applique évidemment à un astre quelconque ; mais dans la pratique on ne se sert guère que du soleil parce que les observations de nuit sont le plus souvent indécises à cause de la difficulté de percevoir l'horizon avec une netteté suffisante.

En somme, voici le mécanisme du point observé :

Le matin, au moment où le soleil est le plus près de l'Est, où son mouvement en hauteur est le plus rapide et précise le mieux l'époque, on prend une ou 2 hauteurs de cet astre, en notant l'heure correspondante du chronomètre ; c'est l'observation horaire. Vers midi, on suit la marche du soleil de manière à obtenir sa plus grande hauteur de la journée : c'est l'observation méridienne. Dans l'intervalle on a noté avec soin l'estime. La méridienne donne la latitude à midi, l'estime donne la latitude du matin, et celle-ci permet de mettre en œuvre l'observation horaire, d'obtenir l'heure du lieu et par sa combinaison avec celle de Paris, de déterminer la longitude.

On peut observer de nouveau le soir dans l'ouest, au moment des mêmes circonstances favorables.

Cette méthode d'observation exige la mesure de la hauteur méridienne. Qu'un nuage intempestif vienne cacher le Soleil à ce moment, on n'a plus de latitude ; partant plus de longitude.

Cet inconvénient toujours très-grand, est irréparable pour les navires rapides qui se trouvent près de leur point d'atterrissage et n'ont pas le temps de s'arrêter. Aussi la navigation intensive a-t-elle tourné les recherches vers les problèmes de point et a-t-elle donné naissance à la méthode des droites de hauteur, qui permet

d'utiliser les observations de toute heure. Voici sommairement en quoi elle consiste : à une époque, précisée par l'heure du chronomètre, considérons un astre quelconque et la ligne qui le joint au centre de la terre, cette ligne rencontre la surface du globe en un point tel que l'observateur qui s'y trouve a l'astre juste au dessus de sa tête, au Zénith. On dit alors que la distance Zénithale de l'astre est nulle; cette quantité est d'ailleurs le complément exact de la hauteur de l'astre au dessus de l'horizon. Si, sur la surface terrestre, on trace autour de ce point des cercles distants de 10°, 20°, etc. il est clair que tous les observateurs placés sur ces cercles mesurent à ce moment les mêmes distances Zénithales respectives de cet astre : 10°, 20° etc., et par suite aussi mêmes hauteurs. Ces cercles se nomment cercles d'égaux hauteurs, ou simplement cercles de hauteur. Pour des distances zénithales même faibles, que l'on observe rarement, ces courbes tracées sur la carte occupent des espaces considérables et dans les environs du point présumé, sur une longueur d'une vingtaine de milles, on peut les considérer comme des lignes droites, nommées droites de hauteur, qui sont d'ailleurs exactement à angle droit avec la direction de l'astre. On voit alors qu'une hauteur quelconque est utilisable en ce qu'elle permet de tracer sur la carte une droite sur laquelle se trouve forcément l'observateur.

On sait qu'en vue de terre, le navigateur se sert d'une manière analogue des points remarquables du rivage dont il peut avoir la direction au moyen de la boussole; chacun d'eux lui fournit un relèvement, c. à d. une ligne qu'il peut tracer sur la carte et sur laquelle il se trouve. En mer, les astres sont les seuls points remarquables, ils donnent au marin une ligne analogue au relèvement.

La rencontre de 2 droites de cette espèce, suffisamment inclinées l'une sur l'autre pour que leur intersection soit précise, donne la position du navire, soit qu'on ait observé simultanément 2 astres convenablement placés, soit qu'il s'agisse du même astre observé à un intervalle suffisant.

Les droites de hauteur, avons-nous dit, sont à angle droit avec la direction de l'astre; par suite, dans le point ordinaire, le soleil, à midi, se trouvant dans le N. ou dans le S., l'observation méridienne donne une droite de hauteur E.-O., c'est-à-dire directement la latitude; de même le soleil, observé à l'Est ou à l'Ouest, dans une observation horaire favorable, donne une droite de hauteur orientée N.-S., c'est-à-dire directement la longitude.

Le point ordinaire est donc un cas particulier d'un problème général; il constitue le procédé le plus simple comme calcul et aussi le plus précis puisque les droites qui le caractérisent se coupent à angle droit. On n'a guère recours à d'autres méthodes que lorsqu'on a manqué l'observation méridienne, ou lorsqu'on a besoin de plusieurs points par jour, comme dans la navigation rapide près des côtes. Tels sont les principes de la navigation astronomique. Les instruments qu'elle emploie sont le sextant qui sert à mesurer la hauteur des astres sur l'horizon, seule ligne précise que l'on voit en mer permettant une mesure exacte et le chronomètre qui donne l'heure du 1^{er} méridien. Armé de ce léger, mais précieux bagage, le marin calcule tous les jours les coordonnées géographiques de sa position actuelle, sans avoir recours à son point antérieur; il n'emploie plus la grossière estime que comme auxiliaire et seulement pendant les quelques heures qui séparent ses observations. Les faibles erreurs qui en résultent ne peuvent plus s'accumuler, faire la boule de neige, et l'égarer sur les mers qu'il parcourt.

Payons, en passant, un tribut de reconnaissance aux hommes dont les découvertes en astronomie ou en navigation sont la gloire de l'esprit humain : à l'inventeur inconnu de la boussole;

l'illustre Galilée qui, avec ses instruments d'optique, fouilla le premier les profondeurs du ciel; à l'immortel Newton, à qui nous devons le sextant et qui sut tirer des observations de Képler la loi de la gravitation universelle qui règle l'effort de la matière et a fait de l'astronomie une science exacte. N'oublions pas les recherches patientes de la foule anonyme des savants astronomes qui passent une partie de leur vie à l'oculaire des lunettes d'observatoires et l'autre à calculer dans les éphémérides les positions futures qu'occuperont les astres dans le ciel. Saluons aussi les habiles travaux de cette pléiade d'artistes qui perfectionnent tous les jours la fabrication des chronomètres.

Dans l'exposé rapide que je viens d'esquisser, j'ai glissé avec intention sur la mise en œuvre des observations faites en mer, sur les calculs qu'elles comportent. Ceux-ci sont basés sur la trigonométrie et sur l'astronomie qu'on ne saurait étudier sans un certain bagage scientifique d'ailleurs assez modeste. Je sais bien qu'après avoir acquis quelque habitude du sextant, on peut faire tous les calculs de mer avec un type, une sorte de guide qui dispense de toute réflexion, et à vrai dire on n'en demande guère plus aux examens du cabotage; mais si on veut raisonner ses opérations, discuter et connaître l'approximation du point, ce qui est souvent indispensable, il est nécessaire de posséder les notions mathématiques qui font partie de notre programme.

Enfin mon but ne serait que partiellement atteint, si je me bornais à instruire les élèves qui suivront ces cours. Depuis quelques années j'ai participé à la plupart des enquêtes nécessitées par les trop nombreux sinistres qui désolent nos régions et j'ai acquis la conviction que ces naufrages sont dus aussi bien à l'ignorance des patrons qu'à leur négligence des précautions les plus simples. Aussi ne perdrai-je aucune occasion de développer le sentiment de responsabilité et de devoir chez ceux qui ont charge de la fortune d'autrui et de la vie des équipages; et j'ose espérer que cette école fournira bientôt des capitaines instruits et consciencieux, qui seront toujours à la hauteur de toute leur tâche et feront honneur à notre colonie.

Souscription en faveur des Sinistrés des Tuamotu.

Arg. français Arg. ohllien
francs piastres

District de Faaité (Tuamotu). 25 " "

AVIS

Par arrêtés en date des 8 et 13 janvier 1904 les rôles principaux des licences, des patentes et de l'impôt dit des routes, des perceptions de Papeete, Taravao et Moorea, pour l'année 1904, ont été rendus exécutoires.

L'Administration rappelle aux contribuables que, conformément aux dispositions de l'article 100 du décret du 5 août 1881, toute personne qui se croit surtaxée peut adresser, dans les trois mois qui suivent la mise en exécution des rôles, sa demande en décharge ou en réduction, en y joignant la quittance des termes échus de sa cotisation, sans pouvoir, sous prétexte de réclamation différer le paiement des termes qui viendraient à échoir pendant les trois mois suivants.

Les pétitions présentées hors délais ne seront pas accueillies.

AVIS D'ADJUDICATION

Le public est informé qu'il sera procédé en séance publique, le 6 février prochain, à 3 heures de l'après-midi, dans le cabinet du Secrétaire Général, à l'adjudication, sur soumissions cachetées, de la fourniture, en quatre lots, des bois de sapin, ciment, chaux, outils et matériaux divers nécessaires au Service Local pendant l'année 1904.

Cautionnement provisoire : 100 francs.

Le cahier des charges relatif à cette fourniture est déposé au Secrétariat Général (2^e Section), où le public est admis à en prendre connaissance tous les jours durant les heures d'ouverture des bureaux.

Cette fourniture est exclusivement réservée aux négociants français.

AVIS

En exécution de la loi du 30 novembre 1892 sur l'exercice de la médecine, promulguée dans les Etablissements français de l'Océanie le 5 juillet 1899, et par suite de l'arrivée et de l'établissement dans la colonie de M. Louveau, Docteur en médecine et dentiste français, l'autorisation spéciale accordée à M. le Docteur Williams, dentiste américain, en vue de l'exercice de sa profession, lui est retirée.

Toutefois, M. Williams pourra continuer à donner ses soins, jusqu'à leur guérison, aux clients actuellement en traitement dans sa clinique, et pendant un temps maximum de trois mois.

CAISSE AGRICOLE

La Caisse agricole achète des colons agriculteurs les produits suivants :

Coprah, bien séché au soleil : Puha tauai maitai hia i te mahana :

0 fr. 18 le kilog. 0 f. 18 i te tirotarame hœ.

La Caisse agricole sert d'intermédiaire aux colons agriculteurs pour l'envoi de leurs vanilles sur les marchés de France ou d'Amérique.

Elle leur fait une avance de 2 francs par kilog. de vanille consignée.

Dès la réception du compte de vente, le produit net est mis à leur disposition, déduction faite de tous les frais d'expédition, de vente, assurance, etc., ainsi que d'une commission de 5 p. 0/0 au profit de la Caisse agricole sur le montant net de la vente.

E hoo mai te afata faaapu teie mau faufaa i muri nei, te afai hia 'tu e te feia faaapu :

E rave te afata faaapu i te vanira a te mau taata faaapu e na'na e haponu atu i te mau vae-haa hoo raa i Farani e aore ra ia Marite, hoo atu ai e na te feia faaapu iho te moni te ma i tereira.

E aufau hia'tu na mua i na farane e 2 i nia i te tirotarame hoe i afai hia'tu i te afata faaapu, e i reira ra aufau atu ai.

AVIS

Afin d'éviter aux indigènes, les cas de nullité que l'on ren contre fréquemment dans les testaments olographes qu'ils font, le Chef du Service Judiciaire leur rappelle les dispositions de l'article 970 du Code Civil ainsi conçu :

« Le testament olographe ne sera point valable, s'il n'est écrit en entier, daté et signé de la main du testateur ; il n'est assujéti à aucune forme. »

Ia ore te mau parau tutuu e papai hia e te taata tahiti ia riro ei mea faufaa ore, te faaite atu nei ia te Raatira no ni'a iho i e mau ohipa Haava raa ia ratou i te mau vahi i titau hia e tei irava 970 o te pueraa ture tivira no te reira ; mai teie i muri nei :

« Eita te parau tutuu e mana mai te peu e aita te reira parau, i papai taa'toa hia e tei pupu mai i ta'na ra faufaa na vetahi e aita oia i faaite i te tai'o o te mahana i papai hia'i te reira, e aita oia i tuu i to'na iho i raro a'e itaua parau ra ; aita e itaua raa i te hueru o te papai raa i tau paarau ra.

Service de l'Enregistrement et des Domaines.

L'Administration rappelle aux indigènes ayant fait, conformément aux dispositions du décret du 24 août 1887, déclarations de propriété de leurs terres devant le Conseil de leur district et dont les déclarations n'ont pas été frappées d'opposition, qu'ils ne sont propriétaires incommutables des immeubles par eux revendiqués qu'à l'expiration du délai de cinq ans à compter du jour où il leur a été délivré par le Gouverneur un titre de propriété.

Ils sont donc invités, s'ils veulent devenir propriétaires définitifs des terres qu'ils ont déclarées, à se présenter en personne ou par mandataire muni de pouvoir régulier, dans le plus bref délai, au bureau des Domaines de Papeete afin d'y réclamer leurs titres de propriété.

Te faaite nei te Hau i to Tahiti nei e i to te mau fenua'toa e au mai o tei tomite i ta ratou mau fenua i mua i te aro o te apooraa o to ratou mataeinaa, mai te au i te mau parau i faataa hia i roto i te faau raa mana no te 24 no atete 1887, e o tei ore i patoi hia te tomite raa, e ore ratou e riro ei fatu mau no taua mau fenua i tomite hia e ratou ra maori ra e ia hope na matahiti e pae o te taio hia mai, mai te mahana e tuu hia'tu ai i roto i to ratou rima e te Tavara ra i te hoe parau tapao no te riro raa ei fatu.

Te parau maoti hia'tu nei ratou e mai te mea e te hinaaro ra ratou i te riro papu roa ei fatu mau no te mau fenua i tomite hia e ratou ra, e haere anae mai ia mai te haamaoro ore, o ratou tino iho e aore ra to ratou mono o te haamana papu hia, i te piha toroa o te Haapao faufaa a te Hau i Papeete nei, ei reira e titau mai ai i ta ratou mau parau tapao no te riro raa ei fatu.

ADMINISTRATION MUNICIPALE

Service des Eaux.

Le Maire a l'honneur d'inviter les personnes qui désireraient, pour leurs besoins personnels, brancher un tuyau sur la conduite d'amenée des eaux de la Fautaua, de vouloir bien, dans le plus bref délai, en faire la déclaration à la Mairie.

Papeete, le 27 janvier 1904 :

Le Maire,
F. CARDELLA.

ANNONCES

A VENDRE

La propriété TAMAHANA, sise à Arue, comprenant bétail, bâtiments et aménagements agricoles complets.

S'adresser à M^{me} V^o T. BREDIN,

Rue de la petite-Pologne.

2

"Union Steam Ship Company"

expédiera—

LE VAPEUR "TAVIUNI"

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

Vendredi, 5 février 1904.

MAXWELL CIE.

Gérant,

Quai du Commerce

48

SERVICE DE SANTÉ

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DU MOIS DE DÉCEMBRE 1903.

Dates	MAXIMA	MINIMA	TEMPÉRATURE				HUMIDITÉ		PRESSIONS		VENT		NUAGES		PLUVIOMÈTRE régie à 8 h. du matin mm	Observations
			Matin : 8 heures.		Soir : 4 heures.		relative en 100		8 HEURES	4 HEURES	8 H.	4 H.	8 HEURES	4 HEURES		
			SEC	MOUILLÉ	SEC	MOUILLÉ	8 H.	4 H.								
1	29.0	21.5	25.0	24.1	26.0	25.0	96	92	755.8	753.9	O	S-O	couvert	couvert	39 0	
2	31.0	19.0	25.0	24.0	27.0	25.5	92	88	756.7	755.1	S-E	S-E-E	4 ci 1 st	2 cu 2 ci	4 3	
3	27.5	22.0	25.0	24.0	25.0	24.8	92	98	756.9	756.7	N-E	N	couvert	couvert	43 0	
4	30.0	21.5	25.0	24.4	27.0	25.5	92	88	758.9	758.4	N-N-E	N	id.	id.	39 0	
5	32.0	21.0	26.0	24.5	27.5	25.0	89	81	760.9	760.2	S-E	N-N-E	2 cu 4 ci st	id.		
6	32.0	21.5	26.0	24.0	27.0	24.5	84	80	761.5	759.9	N-N-E	N-E	3 ci	2 ci 2 ni		
7	32.0	21.5	26.0	24.5	27.0	24.0	88	77	759.8	758.7	E	S-E	couvert	2 cu 2 ci	11 0	
8	32.0	22.0	26.0	24.0	27.0	24.0	84	77	759.7	757.7	S-O	N-O-O	2 ci	couvert		
9	32.5	22.0	26.0	24.0	27.5	24.0	84	74	757.8	756.7	N-O	N-O	2 ci	4 cu 2 ni		
10	30.0	21.0	26.0	23.5	27.0	25.0	80	84	759.1	758.5	S-E	S-E	couvert	couvert	43 2	
11	32.0	21.7	26.0	24.0	27.0	24.5	84	80	759.6	758.7	E	N-E	id.	2 cu		
12	32.5	22.0	26.5	24.0	27.5	24.5	80	77	789.4	758.9	N-E	E-N-E	0	3 cu ci		
13	32.5	22.0	27.0	24.0	28.0	24.5	77	75	759.7	758.9	N-E	N-E-E	0	3 cu ci		
14	32.5	22.0	27.0	24.0	28.0	24.5	77	70	759.7	758.8	N-E	N-E-E	0	3 cu ci		
15	33.0	21.8	27.0	24.0	28.0	24.0	77	70	760.1	759.0	N-O	S-S-E	0	5 cu ci		
16	33.0	22.0	27.0	23.5	28.0	25.0	73	77	758.3	756.6	N	S-O	3 cu ci	8 cu ci ni	2 4	
17	33.0	21.5	27.0	25.0	26.0	24.0	84	84	757.7	756.4	O	S-O	4 cu ci	couvert	9 0	
18	30.0	22.0	26.0	24.5	27.0	25.0	88	84	758.7	758.4	S-O-O	N-O	couvert	id.	19 0	
19	33.0	21.0	25.0	24.0	28.0	25.0	92	77	760.5	759.7	N-E-E	N-E	id.	4 cu	59 9	
20	33.0	21.0	26.0	24.5	27.0	24.0	88	77	761.2	760.5	S-O-O	S	3 cu oi	4 cu ci		
21	33.0	21.0	26.5	24.0	27.5	24.0	80	74	760.7	759.4	S-E	S-O	3 cu ci	4 cu ci		
22	31.5	21.5	26.5	23.0	27.0	23.0	73	69	760.6	758.7	S-O	S-O-O	2 cu	7 cu ci st		
23	33.0	21.5	27.0	24.5	28.0	23.5	80	67	760.6	759.9	N-E-E	N-E	4 cu	8 cu ci		
24	32.5	21.8	27.0	24.0	27.5	25.0	77	81	761.5	760.1	N	S-E	3 cu ci	couvert	4 5	
25	33.0	21.8	27.5	24.0	28.0	24.0	74	70	760.2	759.4	N	N-E-E	2 ci	6 cu ci	1 5	
26	31.0	21.2	27.0	23.5	27.5	25.0	73	81	759.9	759.4	N	N-E	2 ci st	6 cu ci ni	1 5	
27	32.0	21.0	26.0	24.5	27.5	25.0	88	81	760.2	759.2	N	N-E	3 cu ci	4 cu ci	15 0	
28	28.0	22.0	24.5	24.0	25.0	24.5	96	96	760.7	759.8	N-N-E	N-N-E	couvert	couvert	116 6	
29	30.0	21.0	25.0	24.5	26.5	25.0	96	88	760.9	760.3	N-N-E	N	5 cu ci ni	couvert	13 0	
30	32.0	20.5	26.0	25.0	26.5	24.0	92	80	760.5	759.7	N-E-E	N-E	3 ci	7 cu ci ni	20 0	
31	32.0	21.0	26.5	25.0	27.0	24.0	88	77	759.9	759.7	N-E	N-E-E	4 cu ci	6 cu ci	2 8	
Totaux..	980.5	663.6	790.0	728.9	837.5	758.3	2618	2474	23.547 2	23.517 3	Pluie totale... ..				404 mm 5	
Moyenne gé- nérale....	31.6	21.4	25.4	23.5	27.0	24.4	84	79	759.5	758.6	Moyenne quotidienne pour 18 jours.....				23 mm 8	

Vu :

Le Directeur du Service de Santé,
Dr BRUNATI.

Le Pharmacien-aide-major de 1^{re} classe,
TAUPIN.

Service postal

Marche des courriers pour l'Amérique et l'Europe et retour

DÉPART TOUS LES 36 JOURS.

SÉJOUR DU PAQUEBOT A PAPEETE : 4 JOURS

ALLER				RETOUR				
Durée moyenne du trajet : 25 jours (1)				Trajet variant de 25 à 32 jours (2)				
PAPEETE — DÉPART	SAN FRANCISCO — ARRIVÉE	NEW-YORK — ARRIVÉE	PARIS — ARRIVÉE APPROXIMA- TIVE	PARIS — DERNIER DÉPART	NEW-YORK — ARRIVÉE	SAN FRANCISCO — ARRIVÉE DÉPART		PAPEETE — ARRIVÉE
				Vendredi	Samedi	Jedi		
22 janvier 1904	3 février 1904	8 février 1904	17 fév. 1904	18 décemb. 1903	26 déc. 1903	31 décemb. 1903	6 janvier 1904	18 janv. 1904
27 février	10 mars	15 mars	24 mars	22 janvier 1904	30 janvier 1904	4 février 1904	11 février	23 février
3 avril	15 avril	20 avril	29 avril	4 mars	12 mars	17 mars	18 mars	30 mars
9 mai	21 mai	26 mai	4 juin	8 avril	16 avril	21 avril	23 avril	5 mai
14 juin	26 juin	1 ^{er} juillet	10 juillet	13 mai	21 mai	26 mai	29 mai	10 juin
20 juillet	1 août	6 août	15 août	17 juin	25 juin	30 juin	4 juillet	16 juillet
25 août	6 septembre	10 septembre	19 sept.	22 juillet	30 juillet	4 août	9 août	21 août
30 septembre	12 octobre	17 octobre	26 octob.	26 août	3 septembre	8 septembre	14 septembre	26 sept.
5 novembre	17 novembre	22 novembre	1 ^{er} déc.	30 septembre	8 octobre	13 octobre	20 octobre	1 nov.
11 décembre	23 décembre	28 décembre	6 janv. 1905	11 novembre	19 novembre	24 novembre	25 novembre	7 décemb.
16 janvier 1905	28 janvier 1905	2 février 1905	11 février	16 décembre	24 décembre	29 décembre	31 décembre	12 janv. 1905

(1) Arrivés à New-York les courriers empruntent un des paquebots journellement en partance pour l'Europe et dont la traversée varie de 5 à 8 jours. 2

(2) Les correspondances de France pour Tahiti partant chaque samedi par la voie du Havre, un écart maximum de 7 jours peut se produire à San Francisco, entre l'arrivée et le départ de l'envoi de la dernière semaine.

Les envois, de Paris, des semaines précédentes, sont conservés à San Francisco jusqu'au départ du paquebot.

Transport des Colis-postaux, via Marseille.

PAQUEBOTS DES MESSAGERIES MARITIMES			PAQUEBOTS DE L'UNION STEAM SHIP COMPANY			PAQUEBOTS DES MESSAGERIES MARITIMES			
MARSEILLE — DÉPART	COLOMBO — ARRIVÉE	SYDNEY — ARRIVÉE	AUCKLAND — DÉPART (1)	PAPEETE — ARRIVÉE DÉPART		AUCKLAND — ARRIVÉE	SYDNEY — DÉPART	COLOMBO — ARRIVÉE	MARSEILLE — ARRIVÉE
Dimanche	Lundi	Vendredi	Mardi	Jedi	Vendredi	Jedi	Lundi	Samedi	Lundi
2. nov. 1902	17 nov. 1902	5 déc. 1902	30 déc. 1902	8 janv. 1903	9 janv. 1903	22 janv. 1903	16 fév. 1903	7 mars 1903	23 mars 1903
30 —	15 décembre	2 janv. 1903	27 janv. 1903	5 février	6 février	19 février	16 mars	4 avril	20 avril
28 décembre	12 janv. 1903	30 —	24 février	5 mars	6 mars	19 mars	13 avril	2 mai	18 mai
25 janv. 1903	9 février	27 février	24 mars	2 avril	3 avril	16 avril	11 mai	30 —	15 juin
22 février	9 mars	27 mars	24 avril	30 —	1 ^{er} mai	14 mai	8 juin	27 juin	13 juillet
22 mars	6 avril	24 avril	19 mai	28 mai	29 —	11 juin	6 juillet	25 juillet	10 août
19 avril	4 mai	22 mai	16 juin	25 juin	26 juin	9 juillet	3 août	22 août	7 septembr
17 mai	1 ^{er} juin	19 juin	14 juillet	23 juillet	24 juillet	6 août	31 —	19 septembre	5 octobre
14 juin	29 —	17 juillet	11 août	20 août	21 août	3 septembre	28 septembre	17 octobre	2 novembre
12 juillet	27 juillet	14 août	8 septembre	17 septembre	18 septembre	1 octobre	26 octobre	14 novembre	30 —
9 août	24 août	11 septembre	6 octobre	15 octobre	16 octobre	29 —	23 novembre	12 décembre	28 décembre
6 septembre	21 septembre	9 octobre	3 novembre	12 novembre	13 novembre	26 novembre	21 décembre	9 janv. 1904	25 janv. 1904
4 octobre	19 octobre	6 novembre	1 ^{er} décembre	10 décembre	11 décembre	24 décembre	18 janv. 1904	6 février	22 février
1 ^{er} novembre	16 novembre	4 décembre	29 —	7 janv. 1904	8 janv. 1904	21 janv. 1904	15 février	6 mars	22 mars
29 —	14 décembre	1 ^{er} janv. 1904	26 janv. 1904	4 février	5 février	18 février	15 mars	3 avril	19 avril

(1) Entre Sydney et Auckland les relations sont assurées par des paquebots de l'« Union Steam Ship Co » effectuant 2 voyages par mois et quelquefois davantage suivant l'importance du trafic.