

FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES :
payable d'avance.

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
 CHAQUE LIGNE AU-DESSUS. . . . 0 fr. 40 cent.
 Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.
 Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIER

Jeudi 4 s. Rigobert.

V. 5 S^e Amélie. L. 8 S. Lucien.
 S. 6 EPIPHANIE. M. 9 S. Pierre.
 D. 7 S. Laurent J. M. 10 S. Hygin, p.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
payable d'avance.

UN AN. 15 fr.
 SIX MOIS. 8
 TROIS MOIS 4
 UN NUMERO. 0 fr. 50 cent

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

PARTIE OFFICIELLE
CIRCULAIRE

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à
Messieurs les Préfets maritimes ; Commissaires généraux de la marine ; Gouverneurs et commandants de colonies ; Inspecteurs en Chef des services administratifs.

Versailles, le 10 octobre 1871.

Durée du séjour aux colonies pour obtenir un congé à deux tiers de solde : modification apportée à l'article 35 du décret du 19 octobre 1851.

Messieurs, l'article 35 du décret du 19 octobre 1851 dispose (§ 2) que les congés accordés après quatre ans de séjour consécutif aux colonies donnent droit, pendant six mois, au deux tiers de la solde à terre.

L'article 38 du décret du 14 juillet 1865 qui a réorganisé le corps de santé, ayant limité à trois ans, pour les médecins et les pharmaciens, la durée du séjour aux colonies, j'ai décidé qu'à l'avenir, ces officiers auront droit à un congé de six mois à deux tiers de solde après trois années de séjour consécutif aux colonies.

Il demeure entendu que cette disposition n'est applicable qu'aux officiers qui ont une période réglementaire de service colonial à faire comme les médecins et les pharmaciens et qu'elle ne concerne pas les officiers, fonctionnaires et agents de service colonial proprement dit, qui continueront à être régis, à cet égard, par la circulaire du 12 juin 1855, (*Bulletin officiel*, p. 119, année 1862, 2^e semestre.)

L'insertion de la présente circulaire au *Bulletin officiel de la marine* tiendra lieu de notification.

1851.

Recevez, etc.

Le vice-amiral, ministre de la marine et des colonies,
 Signé : A. POTHUAU.

ARRÊTÉ au sujet de concessions de terrains faites à titre provisoire à divers habitants de Saint-Pierre.

Saint-Pierre, le 19 décembre 1871.

Vu l'article 18 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844;

Vu le décret du 7 novembre 1861 sur la constitution de la propriété aux îles Saint-Pierre et Miquelon;

Vu l'arrêté local du 18 août 1862 relatif aux concessions de grèves et de terrains aux dites îles;

Vu l'état dressé par le Conducteur chargé du service des Ponts-et-Chaussées;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

De l'avis du conseil d'administration,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. Un titre définitif de propriété sera délivré aux concessionnaires dénommés ci-après, qui ont entièrement satisfait aux conditions qui leur étaient imposées par leur acte de concession provisoire.

N ^o DES CONCESSIONS portés au PLAN CADASTRAL.	NOMS DES CONCESSIONNAIRES.
--	----------------------------

37	Allain, (veuve).
37 bis.	Teyssandier, François.
126 bis.	Lemoine, Gracieuse.
128.	R. O' Sheehan.
139	Poirier, Etienne.
187	Ruel, (veuve).
287	Marty, Epiphane.
290 bis.	Gosse, Jules.
299 bis.	Petitpas, Théodore.
300	Campot, Pierre.
302	Gravé, Léon.
340	R. O' Sheehan.
343	Barieux, Jean.
351	Larue, Ernest.
356	Hamel, Tual.
364	Legac, Auguste.
364 bis.	Salmon, Désiré.
365	Jourdan, Louis.
422 bis.	Aubert.
746 bis.	Gautier, Valery.
812	Coste, Auguste.
813	Allard, Pierre.
îles aux Chiens.	Desrouet.
id.	Nouvel, Paul.

Art. 2. Il est accordé aux concessionnaires provisoires ci-après désignés un délai qui expirera le 1^{er} janvier 1873, pour achever d'accomplir les obligations qui leur sont imposées par leur acte de concession.

14	Vigneau, Joseph.
126	Lelandais.
138 bis.	Lemétayer, Alphonse.

141	Paquesorhay, Martin.
151	Coste, Prudent.
152	Coste, Léon.
165	Coste, Alfred.
186	Durand, Louis.
290	Desdouets, Louis.
301	Cuquemel, Joseph.
356	Lévêque, Julien.
820	Allard, Henry.

Art. 3 Sont déchus de tous droits sur les terrains qui leur avaient été provisoirement concédés, les concessionnaires dont les noms suivent, qui n'ont satisfait à aucune des conditions qui leur étaient imposées par leur acte de concession.

139	V ^e Vigneau, Désiré.
303	Disnard, Louis.
313	Joret, Jean.
313 b.	Landry, Emile.
314	Juin, Frédéric.
366	Tondut, Pierre.
697	Frigalet, Adrien.
814	Cavelier, Paul.
817	Dagort, Ariste.

Art. 4. Les prorogations de délai dont il est question dans l'article 2 ci-dessus, ne sont accordées que sous la réserve expresse que les concessionnaires qui ont obtenu leur terrain à titre gratuit devront abandonner au même titre à la colonie, le cas échéant, les parcelles de ces terrains jugées nécessaires à l'élargissement des rues de la ville.

Art. 5. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera.

Saint-Pierre, le 19 décembre 1871

V. CREN.

Par le Commandant :
L'Ordonnateur p. i
 D'HEUREUX.

Par décision du Commandant en date du 31 décembre 1871, le sieur Maniglié (Félicien-Joseph), ouvrier canonier d'artillerie de marine, a été nommé, à titre provisoire, gendarme au détachement de la colonie, pour compter du 1^{er} janvier 1872.

INSCRIPTION MARITIME.

AVIS.

Le public est prévenu que le 26 janvier



1872, il sera procédé d'urgence à Langlade, à la vente au comptant, au plus offrant et dernier enchérisseur, des débris de la goëlette française *Trois-Frères*, échouée au dit lieu le 17 novembre 1871.

Les objets seront vendus dans l'état où ils se trouveront à la livraison, sans que les acquéreurs puissent, sous quelque prétexte que ce soit, prétendre aucune diminution de prix, attendu la faculté accordée de tout examiner avant la vente.

La vente commencera à midi.

Une demande a été adressée à l'Administration par le sieur Iza (Henry), dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession à titre gratuit d'un terrain portant le n° 139 bis du plan cadastral de la ville, borné au Nord par la rue Borius, au Sud par le n° 139, concédé à Etienne Poirier, à l'Est par le n° 125 bis, concédé à V° Doyenard et à l'Ouest par la rue Bisson.

Ledit terrain mesurant 105^m carrés.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande, devront le faire dans le délai d'un mois à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 7 décembre 1871.

Une demande a été adressée à l'Administration par le sieur Leblanc (Jean), dans le but d'obtenir, pour y construire une maison en pierre ou en brique, la concession, à titre gratuit, d'un terrain portant le n° 303 du plan cadastral de la ville, borné au Nord par la propriété Léon Gravé, au Sud par la rue Colbert, à l'Est par le n° 303 bis et à l'Ouest par la rue Richerie.

Ledit terrain mesurant 196^m 87 c. carrés.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande, devront le faire dans le délai d'un mois à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 7 décembre 1871.

ETAT de la quantité de produits de pêche expédiés de Saint-Pierre, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1871.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPÉDIÉS.	PENDANT le mois DE DÉCEMBRE.	ANTÉRIEUREMENT.	TOTAL au 1 ^{er} DÉCEMBRE 1871.	PENDANT LA PÉRIODE CORRESP. de 1870.	AUGMENTATION en 1871.	DIMINUTION en 1871.
Morue sèche	306,838k.	5,409,740k.	5,716,578k.	6,206,259k.	114,791k.	489,61k.
Morue verte	184,410k.	8,562,506k.	8,746,916k.	8,632,125k.	180,573k.	..
Huile de foie de morue	"	577,167k.	577,167k.	396,594k.	27,727k.	..
Rogues	"	187,836k.	187,836k.	160,109k.	37,676k.	..
Issues de morue	"	412,700k.	412,700k.	375,080k.

L'Agent chargé des Douanes,

J. LARUE

Vu: L'Ordonnateur p. l.,

D'HEUREUX.

Vu Le Commissaire de l'inscription maritime,

Ed. LITTAYÉ.

PARTIE NON OFFICIELLE

Par décision ministérielle du 25 octobre 1871, M. Danguillecourt (François-Auguste), commissaire de la marine, a été nommé à l'emploi de chef du service de la marine à Saint-Servan.

(Moniteur de la Flotte).

LE GRAND PONT SUR LA MANCHE.

On parle plus que jamais du grand pont international que l'ingénieur Boutet propose de jeter sur la Manche. L'entreprise est également favorisée des deux côtés du détroit. Ainsi, l'un des partisans les plus influents de cette œuvre gigantesque, S. Ex. le maréchal duc de Saldanha, ambassadeur de Portugal à Londres, est venu à Paris, espérant y rencontrer l'ingénieur auteur, M. Boutet, occupé aujourd'hui à l'installation de ses ateliers à Bourges. Malgré son grand âge, le maréchal n'hésita pas pour le voir à se rendre dans notre ville, où il est arrivé mercredi matin.

M. Boutet s'est empressé de faire visiter à Son Excellence le pont du canal et la passerelle de la Pyrotechnie, dont le maréchal a admiré la solidité et l'extrême légèreté, et, après avoir chaudement complimenté l'auteur des nouveaux perfectionnements qu'il avait apportés à son œuvre, il a voulu se rendre compte par lui-même de l'installation de ses ateliers.

Nous savons de bonne source que le maréchal est venu proposer à M. Boutet de commencer les travaux du grand pont sur la Manche au printemps prochain. On formerait immédiatement une compagnie qui fournirait le capital nécessaire pour construire une première travée de mille mètres, et si comme tout le fait supposer, le résultat était favorable, on continuerait sans désespérer et simultanément par les deux côtés à la fois, de telle sorte que les travaux pourraient être achevés en moins de trois ans.

Nous ne pouvons qu'applaudir à l'initiative des promoteurs de cette immense et si utile entreprise, qui, en outre qu'elle sera une des plus belles conquêtes de la science et qu'elle ranimera les travaux dans toutes les branches de l'industrie, raffermira l'alliance des deux grands peuples bien plus sûrement que tous les traités, car le commerce et l'échange perpétuel des produits confondra tellement les intérêts des deux pays, qu'il n'y aura plus de guerre possible entre les deux nations. Ajoutons que lorsque le pont anglo-français sera achevé, la grande route passant par le Mont-Cenis et le canal de Suez, sera ouverte en ligne droite de l'Angleterre aux Grandes-Indes.

Nous sommes heureux de voir notre courageux et persévérant inventeur arriver enfin à la réalisation d'une œuvre qui lui a coûté déjà près de douze années de son existence, et que les malheureux événements qui ont surgi ont entravé juste au moment où elle allait aboutir. Nous continuerons à tenir nos lecteurs au courant de cette affaire.

(Petit Moniteur Universel).

Nous avons parlé récemment d'un projet gigantesque dont MM. Dupuy de Lôme et Béhic ont entrepris la mise à exécution. Il s'agit de l'établissement de bacs géants destinés à transborder des trains entiers de France en Angleterre. Nous apprenons que MM. Dupuy de Lôme et Zédé, ingénieur maritime, viennent d'arriver à Calais pour y suivre les travaux de l'enquête ordonnée à cet effet par M. le Ministre des travaux publics.

Il serait créé à un kilomètre en mer une gare maritime capable de recevoir des paquebots d'une force de 1,400 chevaux.

CENTENAIRE DE L'INVENTEUR DE LA LITHOGRAPHIE.

On a célébré ces jours derniers en Allemagne, notamment à Munich, le centième anniversaire de la naissance d'un homme, dont la découverte, ou plutôt les découvertes, ont eu une immense portée; nous voulons parler d'Aloys Senefelder, l'inventeur de la lithographie. Il était né à Prague, le 6 novembre 1771 dans une maison qui porte le n° 408 de la rue des Chevaliers, quartier de la Vieille-Ville. Son père était acteur, mais il combattit de toutes ses forces le goût de ses enfants pour le théâtre. Il fit étudier le droit au jeune Senefelder; mais celui-ci, aussitôt la mort de son père (1791), s'engagea dans une troupe d'acteurs ambulants, mena la vie nomade pendant trois années, puis essaya de la littérature dramatique. Trop pauvre pour payer un imprimeur, il s'ingénia à découvrir un procédé à l'aide duquel il pût se passer d'un intermédiaire coûteux.

Il écrivit d'abord sur une plaque de cuivre enduite d'un liquide corrosif; mais ce système revenait encore trop cher. L'étain était meilleur marché, il s'en servit; malheureusement, ce métal ne se prêtait pas aussi bien à l'usage qu'il voulait en tirer. Enfin, il employa ce qu'on appelle la pierre de Kelheim, ainsi qu'une encre dont il était l'inventeur; mais l'idée ne lui vint que plus tard de se servir pour l'impression de la pierre même, qui n'est plus utile aujourd'hui que pour l'écriture à rebours. Jusqu'alors il n'avait pas encore le droit de se décerner le titre d'inventeur; il ne le devint qu'après avoir substitué à la méthode en creux, la méthode en relief. Le hasard le mit sur la voie qu'il cherchait. Ayant eu à écrire quelques lignes pour sa mère (aucuns disent que c'était la note de la blanchisseuse), et ne trouvant pas sous la main l'encre et le papier ordinaires, il écrivit, avec l'encre qu'il avait inventée, sur la face polie d'une de ses pierres. Au moment d'effacer ce qu'il avait écrit, l'idée lui vint de graver la planche à l'eau forte, d'en faire saillir les caractères et d'imprimer, comme dans le mode ordinaire d'impression.

Un art nouveau était inventé. Mais l'auteur manquait d'argent pour exploiter son idée. Pour se procurer les premiers fonds, il s'engagea comme remplaçant dans l'artillerie, moyennant 200 florins; mais, dès le lendemain on le renvoyait, en alléguant sa qualité d'étranger. Heureusement, un musicien de la cour, nommé Gleissner, lui avança quelque argent, avec lequel Senefelder imprima à l'aide de son procédé quelques compositions de son ami; entr'autres: *Une marche de chas*



seurs bavares, puis une douzaine d'airs nouveaux, avec accompagnement de piano. Telle fut la première application du procédé dû à Senefelder.

Ce dernier eut la chance bien rare, pour les inventeurs, de voir de son vivant même sa découverte parvenue à un haut degré de perfection et acclimatée dans presque tous les pays du globe. Il mourut le 27 février 1834.

Senefelder, dont l'art a servi à reproduire tant de portraits, n'aimait pas qu'on fit le sien. *L'Illustrirte Zeitung*, en donnant, à l'occasion du centième anniversaire de la naissance de cet artiste, une notice biographique à laquelle nous avons emprunté les détails ci-dessus, l'accompagne d'un portrait dont voici l'origine : Senefelder visitait souvent le directeur de l'école pratique de dessin. Un des élèves qui était un des plus zélés partisans de la nouvelle méthode, Franz Hanfstœngl (c'est lui le premier qui dessina sur pierre les portraits d'après nature) désirait faire celui de Senefelder ; mais l'artiste s'y refusa toujours, disant qu'il avait hérité de la superstition de sa mère, laquelle craignait de mourir bientôt si son image était reproduite, et cette crainte, ajoutait le fils, s'était malheureusement réalisée. Hanfstœngl profita donc des visites fréquentes de Senefelder à l'atelier de l'école pour prendre, en cachette, les traits de l'artiste ; quand il fut sur le point de terminer, il lui montra son œuvre et lui demanda de poser une dernière séance. Senefelder y consentit, mais en secouant tristement la tête. Six jours après, on portait à sa dernière demeure l'auteur d'une des inventions les plus populaires des temps modernes.

(Journal Officiel de la République Française.)

— Les remèdes contre le mal de mer sont tous d'une efficacité si douteuse qu'on n'a de confiance réelle en aucun d'eux. En est-il de même du procédé décrit dans la brochure anglaise du docteur John Chapman, de Londres, médecin du dispensaire de Farringdon, qui se recommande du moins par une étude intéressante et scientifique de la question ?

Le docteur y traite d'une manière générale de l'influence de la chaleur et du froid appliqués à l'épine dorsale et établit, en s'appuyant sur une série d'expériences physiologiques commencées dès 1864, et vérifiées par un grand nombre de praticiens anglais et américains, les faits suivants :

La cause des contractions et des dilatations des vaisseaux sanguins réside, dit-il, dans le système nerveux sympathique. Si on applique le long de l'épine dorsale des corps froids, tels que de la glace, par exemple, on obtient aisément la cessation des crampes et de la tension rigide des muscles, non-seulement de ceux qui obéissent à la volonté, mais encore de ceux qui ont leurs mouvements propres, indépendants de notre conscience. Cette application du froid, en outre, diminue la sensibilité générale, amoindrit les sécrétions et détermine une certaine activité dans la circulation générale du sang, ainsi qu'une élévation de température dans la chaleur du corps. L'application de la chaleur, au contraire, dans la plupart des cas, donne

lieu à des phénomènes exactement opposés.

En partant de ces faits, le docteur Chapman, examinant le phénomène du vomissement et des autres symptômes morbides du mal de mer, n'hésite pas à conclure que la cause directe de ce mal réside dans l'accumulation exagérée du sang dans les centres nerveux postérieurs et particulièrement dans ceux qui sont en rapport avec l'estomac et les muscles, mis en jeu lors du vomissement. Les balancements du navire, tangage et roulis, produiraient sur certaines constitutions plus lentement, chez d'autres plus rapidement, cette accumulation du fluide sanguin sur ces points congestionnés par la triple voie des veines du cerveau, des ligaments de la corde spinale et des viscères abdominaux et pelviques.

Si cette théorie est exacte, il n'y aurait donc qu'à combattre, pour guérir le mal de mer, les accumulations sanguines dans les centres nerveux postérieurs, ce que l'application du froid à l'épine dorsale, d'après les expériences ci-dessus, ferait efficacement. Un petit sac, en caoutchouc, rempli de glace, placé pendant la traversée à fleur de la peau dans le creux du dos, tel serait le remède logique, et celui qu'en effet propose le docteur Chapman ; ce dernier déclare qu'il a obtenu par ce moyen de nombreuses guérisons. Si cette expérience, si facile à vérifier, réussit en effet, comme il le dit, sur les personnes sujettes au mal de mer, il nous a semblé désirable qu'elle soit connue et généralisée.

(Journal officiel de la République Française.)

Journal

LA MARINE. AU SIÈGE DE PARIS.

Si l'histoire du siège de Paris n'est point à écrire encore, on peut du moins en préparer les matériaux au cours des événements. Ce que les diverses armes de terre et de mer auront fourni à la défense commune, on le saura plus tard ; pour le moment, il suffit d'ouvrir à chacune un dossier où toute impression recueillie sur les lieux, toute information sûre, tout document essentiel, se classeront à leur date comme pièces à consulter ; c'est ce que j'essaierai de faire pour la marine. Evidemment, la marine a pris et garde dans ce siège une attitude, une physionomie à part ; aux heures de relâchement, elle n'a donné que de bons exemples, elle a obtenu un succès d'opinion qu'on ne peut méconnaître. Ces titres la désignaient naturellement à une mention particulière.

Il est constant qu'à l'ouverture des hostilités, la marine ne s'attendait guère à la tâche qui lui est échue, et dont elle s'acquitta si brillamment. Dans le plan général, si tant est qu'il y ait eu un plan, nos flottes avaient, assure-t-on, un service de mer bien déterminé, et qui devait produire une diversion puissante. Assujettir à un blocus étroit les ports et les côtes de l'ennemi, tenir les uns autant que possible sous le coup de nos canons, les autres sous la menace de perpétuelles alertes, ne laisser de trêve ni aux bâtiments de guerre ni aux bâtiments de commerce, leur infliger, chemin faisant ou dans des stations vigilantes, toutes les représailles que per-

mettrait le droit des gens, c'était sans doute une partie de la mission dévolue à nos croiseurs, et on verra tout à l'heure comment ils l'ont remplie ; mais un autre emploi leur avait été assigné, d'un effet bien plus sûr, d'une portée bien plus grande, et celui-là est resté à l'état de projet en faisant dans nos moyens d'actions un vide irréparable. A côté de nos flottes de combat devait figurer une flotte de transports ; des corps de débarquement évalués à 40,000 hommes allaient être jetés sur le littoral de la Mer du Nord et de la Baltique, concourir à des opérations combinées, tenir la campagne au besoin, et dans tous les cas forcer la Prusse à garder sur les lieux, à de grandes distances du vrai théâtre de la guerre, les réserves considérables qu'elle a pu à son gré diriger sur nos frontières. Tel était ce plan si sérieux, paraît-il, que le ministre de la marine d'alors ne comptait s'en remettre qu'à lui-même pour l'exécution. Il entendait rester le maître des mouvements de son effectif commander les armées de mer, comme son collègue de la guerre commandait les armées de terre. Quoi qu'il en soit, il ne dépendit pas de la marine que ce plan de campagne ne fût réalisé à point nommé ; elle sut parer, à force d'activité, aux imprévoyances qui étaient signalées partout, combla les lacunes, tira de ses arsenaux des ressources qu'on ne les aurait pas crus susceptibles de fournir. A Cherbourg surtout, l'amiral Rose fit des prodiges. Il était chargé, comme préfet maritime, d'armer la flotte de transports ; en moins de deux semaines, cette flotte couvrit la rade, en état de prendre la mer, et n'attendant plus que les troupes à embarquer.

La journée de Reichschoffen, éclatant à l'improviste, montra la fragilité de ces combinaisons. L'infériorité numérique de nos forces y était mise en pleine lumière ; il eût été dès lors insensé, devant une insuffisance flagrante, de distraire de la défense de notre propre sol un simple détachement. Tout soldat exercé avait son prix devant une nation qui marchait en masse, instruite toute entière au métier des armes, et de longue main préparée à une guerre selon ses passions. Aussi fallut-il, en mettant de côté les illusions, ramener à des conditions plus modestes le rôle assigné à la marine, et lui emprunter pour un service intérieur les troupes qui lui sont propres, au lieu de lui en confier d'autres pour aller frapper au loin un ennemi qui était déjà chez nous. L'invasion du territoire commençait ; tout autre souci s'effaçait devant celui-là. Il va sans dire que le ministre dut renoncer à ses velléités de commandement actif. Les deux escadres prirent la mer avec leurs équipages réglementaires, rien au delà. La première cingla vers la Baltique sous les ordres de l'amiral Bouet-Willamez ; la seconde, l'ancienne escadre d'évolutions, sous les ordres de l'amiral Fourichon, quitta la Méditerranée pour la Mer du Nord, où elle établit ses croisières. En même temps, les quatre régiments d'infanterie de marine parlaient de Cherbourg, de Brest, de Toulon et de Rochefort pour rejoindre l'armée qui se formait au camp de Châlons, tandis que la partie restée disponible de nos équipages de ligne était dirigée sur Paris pour concourir à sa défense.



Ces événements se passaient dans la première quinzaine du mois d'août. On se souvient de la stupeur qu'ils répandirent dans le pays. A peine y voulait-on croire, tant ils répondaient peu aux espérances de tous! Les témoignages étaient pourtant aussi sûrs que navrants. Non-seulement notre armée en désarroi avait quitté l'offensive, mais elle renonçait même à défendre les défilés des Vosges, notre rempart avancé. Mac-Mahon errait dans nos provinces en quête de ses soldats, Bazaine se repliait sur Metz avec ses troupes intactes et les vaincus de Forbach. Rien qui ne fût sombre et menaçant. Paris, dégarni de troupes, était en proie à des agitations nerveuses, à des impatiences d'agir, à des choes d'opinion, qui le laissaient à la merci de toutes les surprises. Il ne voyait de sécurité ni chez lui ni au dehors, il ne savait même pas à qui serait confiée la garde des forts et des remparts dont on l'avait entouré, et qui devaient en tout cas le préserver d'un coup de main. Sur ce dernier point pourtant, une satisfaction presque immédiate allait nous être donnée. Cinq jours après Reichschoffen, le 11 et le 12 août, les premiers marins mirent pied à terre dans la gare de l'Ouest, et presque jour par jour des convois analogues se succédèrent. Les autorités maritimes, on le voit, n'avaient pas perdu de temps. Pour la foule qui assistait à l'arrivée des wagons, c'était un spectacle et une fête. Elle n'avait alors comme distraction que des corps de pompiers dont la courte exhibition n'avait pas été heureuse, ou des mobiles de province qui n'avaient encore ni l'uniforme régulier, ni l'allure martiale qu'ils ont aujourd'hui. Tout autre était l'aspect de ces hardis compagnons, l'air résolu, pittoresques à voir, avec leur chapeau en cuir à bords retroussés et leur col de chemise étalé sur les épaules. Leurs physionomies respiraient une confiance qui gagnait les plus timides et en songeant que nos forts allaient être placés sous leur garde, on se sentait raffermi.

La constitution de cette troupe, commencée dans les ports divisionnaires, s'acheva dans Paris avec cette célérité que la marine met à tout ce qu'elle fait. A peine le concours des officiers et des équipages eut-il été admis qu'on ramena dans les bassins la flotte de transport armée à si grands frais; les équipages furent débarqués et réunis aux marins disponibles dans les divisions. Avec ces élé-

ments, que devait accroître plus tard l'arrivée des célibataires de vingt-cinq à trente-cinq ans, on avait pu former neuf bataillons de six compagnies chacun. Le bataillon-école des marins fusiliers de Lorient nous avait été envoyé en entier, et le vaisseau-école des canonniers, le *Louis XIV*, mis en première catégorie, avait fourni un onzième bataillon de plus de 1,000 hommes. Chaque bataillon était commandé par un capitaine de frégate, chaque compagnie par un lieutenant et un enseigne de vaisseau. Les compagnies étaient composées de 120 hommes, ce qui portait à 720 hommes environ l'effectif de chaque bataillon. En tenant compte du nombre d'hommes fourni par le *Louis XIV*, d'un ou deux contingents de charpentiers et de timoniers envoyés des ports, d'environ 200 engagements volontaires contractés à Paris, l'effectif des marins appelés pour la défense a été en chiffres ronds de 9,000. Comptons pour mémoire seulement 1,200 hommes d'artillerie de marine, lesquels, sauf quelques servants pour les mortiers des forts, furent mis à la disposition du ministre de la guerre, qui les employa pour la plupart aux batteries de campagne alors en cours d'organisation.

(Extrait de la revue maritime et coloniale.)
(A continuer.)

ÉTAT CIVIL

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

17 décembre. — Chaignon, (Marie-Léontine).
24. — Devain, (Eugénie-Joséphine).

DÉCÈS.

29 décembre. — Laurenzéna, (Françoise), veuve Borotra, âgée de 76 ans, née à Zugaramurdi (Espagne.)

NOUVELLES MARITIMES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DU COMMERCE.

EN RELACHE.
Américains.

Laura A Dod,
Col-Cook.

ANNONCES & AVIS

ASSURANCES SUR LA VIE

ET CONTRE L'INCENDIE

COMPAGNIE D'ASSURANCES QUEEN

De LIVERPOOL et de LONDRES.

CAPITAL : 50 MILLIONS DE FRANCS.

ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE:

Cette ancienne compagnie, qui s'est rendue célèbre dans le monde entier par sa promptitude et sa régularité à remplir ses engagements, continue d'assurer les propriétés rurales et urbaines de toute nature, au taux le moins élevé et aux conditions les plus avantageuses.

L'accroissement constant et rapide de ses affaires est la meilleure preuve de sa grande popularité, ainsi que de la confiance illimitée qu'elle a su s'acquérir.

ASSURANCE SUR LA VIE:

Au point de vue de la sécurité, il est reconnu que les contrats de la C^{ie} QUEEN offrent les meilleures garanties, et qu'elle n'est surpassée par aucune autre.

Le soin qu'elle apporte dans le choix des individus assurés lui garantit des bénéfices considérables.

Les polices sont délivrées par l'AGENCE, sans l'intervention de l'Administration centrale de la Compagnie.

AGENCE DE SAINT-JEAN (Terre-Neuve),
RUE Duc Worth 247 :

M. J. HENRY TOBIN,

(Agent général pour Terre-Neuve.)

M. W. C. SIMMS, D. M.

26—5

MÉDECIN VISITEUR.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
Janvier.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeu. 4	0 47	1 14	6 43	1 42
Vend. 5	1 33	2 14	7 36	2 08
Sam. 6	2 47	3 22	8 38	3 03
Dim. 7	3 47	4 30	9 45	4 3
Lundi 8	4 35	5 00	10 44	5 51
Mar. 9	5 32	6 01	11 54	6 00
Mer. 10	6 29	7 55	0 44	7 03

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 26 décembre 1871 au 1^{er} janvier 1872.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
	26	754	760	2	-1					
27	761	750	1 5	4	-9		S.-E.	3	Ni.	Pluie.
28	749	755	-7	-10 5	-5		N.-O.	5	Ni.	Neige.
29	767	765	-8 5	2	-14		O.-N.-O.	3	Ni.	Neige.
30	764	765	-12	-12 5	-9		N.-O.	4	Ni.	Neige.
31	770	769	-10	-6 5	-15		N.-O.	3	Ci.-Cu.	Neige.
1	758	753	2	3	-6		S.-E.	2	Ni.	Neige. Pluie. Brume.