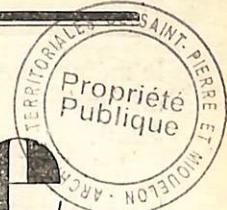


Feuille Officielle

DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.



PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES 3 FRANCS.
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS . . . 0 FR. 40 CENT.

Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix déterminé ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN 15 FRANCS.
SIX MOIS 8 »
TROIS MOIS 4 »
UN NUMÉRO 0 FR. 50 CENT.

PARTIE OFFICIELLE.

ARRÊTÉ portant francisation exceptionnelle d'une goëlette de construction étrangère appartenant à M^{me} veuve Vigneau.

Saint-Pierre, le 10 septembre 1866.

NOUS COMMANDANT DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON,

Vu l'arrêté du 8 septembre 1842 réglant les concessions d'actes de francisation à des bâtiments étrangers dans la colonie;

Vu la demande de M^{me} veuve Vigneau d'un acte de francisation exceptionnelle pour la goëlette de construction étrangère la *Sainte-Marie*, dont elle est l'acquéreur,

Sur la proposition de l'Ordonnateur, Le Conseil d'administration entendu,

Avons arrêté et arrêtons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il sera délivré un acte de francisation exceptionnelle à la goëlette étrangère *Sainte-Marie*, du port de 33 tonn. 24 cent., pour faire le cabotage et la pêche des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Ce bâtiment sera inscrit sur la matricule des bâtiments attachés à la colonie.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera et inséré à la Feuille et au Bulletin officiels de la colonie:

Saint-Pierre, le 10 septembre 1866.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur p. i.,
D'HEUREUX.

Par décision en date du 30 juin 1866, le Commandant a accordé au sieur Lemoine

(Joseph) la concession gratuite d'un terrain figurant au plan de la ville sous le n° 178, et borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la rue Mamyneau, à l'Est par la concession Vigneau (Honoré), et à l'Ouest par la rue du Barachois.

A charge par le concessionnaire de bâtir sur le dit terrain une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

Par décision en date du 30 juillet 1866, le Commandant a accordé au sieur Barrieux (Jean) la concession gratuite d'un terrain figurant au plan de la ville sous le n° 343, borné au Nord par la rue Gervais, au Sud par la propriété Dessuze, à l'Est par un terrain vague et la propriété des héritiers Telletchéa, et à l'Ouest par un terrain vague et la propriété Darboure.

A charge par le concessionnaire de verser 10 francs à la caisse de bienfaisance et d'élever sur le dit terrain une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

Par décision en date du 30 juillet 1866, le Commandant a accordé au sieur Carrer (Gaspard) la concession gratuite d'un terrain figurant au plan de la ville sous le n° 344, borné au Nord par la rue Gervais, au Sud par la propriété Darboure, à l'Est par un terrain vague, et à l'Ouest par la rue de la Boulangerie.

A charge par le concessionnaire de verser 10 francs à la caisse de bienfaisance et d'élever sur le dit terrain une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

Par décision en date du 10 du courant, prise en conseil d'administration, le Commandant a accordé un quart de bourse au pensionnat des sœurs institutrices de Saint-Joseph de Cluny, à M^{les} Farvacque (Fanny-Joséphine-Lucie), et Gauchet (Léontine-Augustine).

Par décision du Commandant, prise le même jour en conseil d'administration, les demoiselles Lamunth (Emilie-Zélie), et Petitpas (Clémence), orphelines de mère, ont été admises à l'ouvrage de Saint-Pierre. Le prix de leur pension sera payé sur les produits de l'établissement, mais elles recevront le trousseau réglementaire au compte du service local.

Service de l'Ordonnateur.

L'Ordonnateur croit devoir donner une publicité nouvelle aux dispositions de l'arrêté du 18 juillet 1863, qui modifie celui du 3 novembre 1860 en ce qui concerne le droit de patente imposé aux établissements de pêche de la colonie et aux bâtiments de commerce qui la visitent autrement qu'en relâche.

Ces dispositions sont ainsi conçues :

Art. 1^{er}. Le droit de patente auquel ont été imposées par l'arrêté du 3 novembre 1860, en raison du tonnage de leurs navires métropolitains, les maisons affectées à l'industrie de la pêche, est supprimé.

Art. 2. Tout établissement de pêche recevant des navires métropolitains donnera lieu au paiement d'un droit de patente, sous le titre de patente de sécherie dont le taux sera

UN NAVIRE EN PARTANCE⁽¹⁾.

On a souvent comparé la vie à un drame dans lequel chacun de nous joue son rôle : la comparaison est juste; mais si la terre est le lieu de la scène; s'il s'agit de la vie que mènent les *géophiles*, il faut convenir qu'il est bien ennuyeux ce drame si long, si classique, si mortellement uniforme, si rigoureusement armé des trois unités aristotéliques, tandis que l'existence d'un marin, vraiment, c'est bien une autre pièce, un véritable imbraglio, une vive pièce à tiroir, bien hachée, bien décousue, sans intrigue, n'ayant d'intérêt que dans les détails; tantôt inconstante et légère, oubliuse des chagrins, brisant ses affections d'un jour et sa chaîne d'un moment; tantôt grave, lourde, monotone comme un vent alisé, se laissant doucement aller dans un sommeil abondant; tantôt délirante et désordonnée, se ruant avec fougue au milieu des jouissances qui l'irritent et la tuent; toujours variée, toujours vagabonde, et surtout, oh! surtout insouciante. Oui, vraiment, c'est une autre vie, c'est un être à part

Je devisais de la sorte à part moi, en me rendant à bord d'un navire en partance, pour accompagner en rade un de mes amis, quand je fus interrompu par un roulement de tambour éclatant à mes oreilles : c'était maître Bocq, le crieur de la ville, qui, du même ton nazillard qu'il proclame la chute d'une dynastie, l'annonce d'un chien perdu, ou l'avènement d'un nouveau roi, faisait savoir aux marins composant l'équipage du *Solide*, qu'ils eussent à se rendre à bord pour partir à la marée.

A ce dernier appel, les matelots, répandus dans les cabarets et autres lieux voisins, boivent le coup de l'étrier, font leurs derniers adieux, et s'acheminent vers le navire sur lequel ils n'embarqueront cependant qu'au dernier moment.

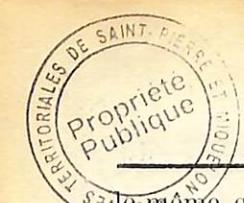
Je sais ce que c'est qu'un départ de navire : scène de joie et de douleur, d'espoir et de regrets, dans laquelle je n'ai pas toujours joué un rôle désintéres-

sé; j'aime le mouvement de ce tableau plein de coloris et de vie; ces figures joyeuses, chagrinées, indifférentes, toujours expressives et si bien dessinées. Je hâtais le pas.

Quand j'arrivai, le navire, pavé de ses pavillons, s'était équarré sur ses amarres, et n'attendait, pour partir, qu'un signal et l'ouverture des portes du bassin; son pont, encombré de câbles, d'assises et de manœuvres, offrait l'aspect d'un désordre que les officiers s'empressaient de réparer. De toutes parts on embarquait des lettres, des malles, des paquets; ici, les provisions de la chambre; là, les coffres des matelots; plus loin, l'impatient boulanger lançait ses miches à travers les airs; ailleurs, le poulailleur introduisait les légions serrées de ses intéressants nourrissons; de bord à terre, les cris; les jurements, les interpellations se succédaient, se croisaient, se heurtaient et produisaient une harmonie bizarre, fioritée par le caquetage des bipèdes emplumés, et accompagnés en manière de basse par les sourds grognements des hôtes de la chaloupe.

Cependant le pilote, le ministre responsable, l'homme nécessaire du moment, gravement assis sur le beaupré, roulait ça et là des yeux indifférents, et, comme pour constater son pouvoir éphémère, lançait de temps en temps des ordres donnés au hasard.

Le quai n'offrait pas une scène moins animée; d'abord, et rangés sur une seule ligne qui rasait les bords du bassin, une haie de mères, d'épouses, de bonnes amies qui se coudoyaient, se pressaient pour



le même que celui imposé aux faonneurs de morue par l'arrêté du 3 novembre 1860.

Art. 3. Ne seront pas assujettis à la patente de marchand, de forgeron, de boulanger, de voilier, etc., les armateurs qui ne feront de fournitures qu'à leurs navires ou aux équipages des navires armés par eux, mais ils ne pourront effectuer de fournitures à autrui qu'après s'être munis d'une patente basée sur la nature ou l'importance du commerce ou de l'industrie qu'ils voudront exercer.

Art. 4. Tout navire expédié de la métropole qui se rendra, avec ou sans escale, dans nos ports, autrement qu'en relâche, paiera un droit de 0,25 c. par tonneau de jauge, et la liquidation de ce droit sera faite par le fonctionnaire chargé du service de la douane, en même temps que celle des taxes de port et de navigation, sous le titre de droit spécial aux navires métropolitains.

Art. 5. Toutes dispositions en vigueur sur la matière sont maintenues en ce qui n'est pas contraire au présent, qui sera exécutoire à partir du 1^{er} janvier 1864.

INSCRIPTION MARITIME.

Par jugement du tribunal maritime commercial siégeant à St-Pierre, le 4 septembre 1866, ont été condamnés les marins ci-après :

Le Mével, (Joseph Marie), matelot de 3^e classe, inscrit à Tréguier, f° 724, n° 1447, à un mois de prison et à une campagne extraordinaire de deux ans, sur un bâtiment de l'État, à deux tiers de solde, par application des articles 55, 66 et 67 du décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, pour désertion dans une colonie française ;

Le Chapelain (Yves), novice inscrit à Paimpol, f° 996, n° 8267, à deux mois de prison, par application des articles 55, 66 et 67 du décret cité, pour désertion dans une colonie française ;

Toudic (Jean-Pierre), mousse inscrit à Paimpol, f° 983, n° 1973, à un mois de prison, par application des articles 55, 66 et 67 du décret cité, pour désertion dans une colonie française.

Fauglet (Pierre-Marie), novice inscrit à Saint-Malo, f° », n° », à un mois de prison, par application des articles 55, 66 du décret cité, pour désertion dans un port étranger.

Lundi prochain, 17 du courant, à une heure de l'après-midi, il sera procédé, à la pointe à Philibert, par les soins du commissaire de l'inscription maritime, à la vente publique au plus offrant et dernier enchérisseur, des hardes, effets, warys, ustensiles et

engins de pêche ayant appartenu au sieur Perrée (François-Auguste), décédé le 4 juillet 1866 à l'hôpital maritime de Saint-Pierre.

Les demandes suivantes ont été adressées à l'administration par les sieurs :

Tesnière (Victor), à l'effet d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain domanial situé à l'Ouest de la ville, portant le numéro 301 du plan cadastral, borné au Nord par la rue Bourle saint, au Sud et à l'Est par des terrains vagues, à l'Ouest par la rue Richerie ;

Jun (Frédéric), à l'effet d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain domanial situé à l'Ouest de la ville, portant le n° 314 du plan cadastral, borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la rue Colbert, à l'Est par la concession Durand (Julien), à l'Ouest par un terrain vague ;

Dame veuve Poirier (Joseph), née Julie Hémens, à l'effet d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain domanial situé à l'Ouest de la ville, portant la numéro 318 du plan cadastral, borné au Nord par un terrain vague, au Sud par la rue Colbert, à l'Est par un terrain vague, à l'Ouest par la rue de l'Espérance ;

Coste (Alfred), à l'effet d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain situé dans le Nord de la ville, borné au Nord par la rue Borius, au Sud par un terrain vague, à l'Est par la rue Bisson, et à l'Ouest par la propriété Henry Coste.

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

Saint-Pierre, le 4 septembre 1866. 1-3

AVIS.

L'Administration croit devoir rappeler aux personnes abonnées à la pharmacie de l'hôpital, que le prix des abonnements de l'année en cours devra être versé au trésor avant le 1^{er} octobre prochain au plus tard. (Art. 3 de l'arrêté du 27 novembre 1865.)

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Sydney avec la correspondance de la colonie, pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe le 6 septembre, à 7 heures et demie du soir.

Le sac aux lettres du brick français *Mogador*, capitaine Costard, en partance pour St-Malo, sera levé demain vendredi, à 11 heures du matin.

apercevoir à bord un visage connu, ou saisir au passage un dernier regard; puis l'essaim des oisifs et des curieux; puis, à l'écart, et loin de la foule, une mère penchée sur son jeune fils joyeux de partir, lui répétant ses derniers conseils; une femme, son enfant dans les bras, le présentant aux baisers d'un matelot, son mari sans doute, dont le visage rude et basané semblait plus étonné qu'attendri de sentir une larme sillonner ses contours.

Mais voici les passagers, ils sont au moins une douzaine, un canot en est plein; ce sont d'abord de ces tournures insignifiantes, de ces gens ternes et sans couleur, qui, l'œil sec et sans regrets, quittent un hémisphère où la fortune ne s'acquiert qu'à la pénible condition du travail, et vont par leur triste conduite fortifier l'opinion désavantageuse que les étrangers ont conçue de nous sur de pareils échallons.

Ah! voici qui s'annonce mieux, c'est mademoiselle Boulard, rose et blonde, grande et mince, qui monte légèrement l'escalier, saute lement sur le pont, et se retourne en sautillant pour voir monter sa mère.

Mais madame Boulard n'a pas autant de laisser-aller: c'est une grande femme sèche, maigre, au nez aquilin. L'échelle lui fait peur; elle ne comprend pas les tire-veilles; elle se plaint de la hauteur du navire; elle se plaint des oscillations du canot et s'en prend aigrement à son mari, gros et court personnage qui l'écoute d'un air tranquille, et dont la

figure bête reste impassible, et comme accoutumée à de pareils présents.

— Mais, monsieur Boulard, je ne pourrai jamais monter là-haut.

— Mais, ma bonne amie, comment font les autres?

— Comme ils veulent, monsieur Boulard: est-ce que je me règle sur les autres?

— Mais, ma bonne amie, c'est de l'enfantillage, si tu n'essaies pas.

— Je ne pourrai jamais; est-ce que vous croyez que j'ai pris des leçons de voltige chez madameS aqu?

— Mais, Olymp e, c'est ridicule, tu nous donnes en spectacle.

— Hélas! j'aurais bien peur d'en donner un autre....

Et M. Boulard, qui ne se soucie pas du spectacle dont la chute de sa femme doit faire les frais, se tait et se dispose à monter à bord pour demander assistance.

— Mais, maman, vois donc, cela n'est pas difficile.

Et mademoiselle Boulard saute légèrement sur la lisse, se retourne avec vivacité, et met le pied sur l'échelle pour montrer l'exemple à sa mère.

Enfin, à l'aide d'une installation de fauteuil et de deux bras vigoureux, madame Boulard est hissée à bord et déposée sur le pont.

Au tumulte assourdisant qui bruisait tout à l'heure, a succédé la rumeur de l'attente. Déjà les portes du bassin sont ouvertes; le pont tourne lentement sur son axe; le capitaine monte à bord.

La goëlette la *Fauvette*, commandée par M. Cossé, lieutenant de vaisseau, est arrivée le 9 septembre 1866, venant de la côte Ouest de Terre-Neuve.

La goëlette la *Gentille*, commandée par M. Gallini, lieutenant de vaisseau, est arrivée le même jour venant de la côte Est de Terre-Neuve.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Bonnes nouvelles du GREAT-EASTERN.

Le vieux câble est retrouvé.

Le télégramme suivant a été reçu hier:
Heart's-Content, 2 septembre.

Ce matin, le *Great-Eastern* a retrouvé le câble placé en 1865 et l'a ajusté. Il est attendu samedi. (Morning-Chronicle.)

NOTICE

SUR

LES ILES S^T-PIERRE ET MIQUELON.

Suite (1).

Industries. — La pêche et la préparation de la morue constituent, ou à peu près, la seule industrie des îles Saint-Pierre et Miquelon. Ces deux opérations sont pratiquées soit par les pêcheurs venant chaque année de France, soit par les habitants de la colonie.

La pêche de la morue a lieu généralement sur le grand banc de Terre-Neuve, sur les côtes de cette île et sur les fonds de Saint-Pierre et Miquelon, du 1^{er} avril au 1^{er} octobre.

En dehors du filé dit *Seine*, les pêcheurs font usage de diverses espèces de lignes: la ligne de fond, la ligne à la main ordinaire, la ligne à faucher ou *faux*, la vette et la ligne perdue dite flotte.

La ligne de fond, après la seine, est le plus puissant engin employé pour la pêche de la morue. C'est une ligne dormante, étendue sur le fond au moyen de petites embarcations; elle rapporte des morues plus grandes que celles que prennent les pêcheurs à la ligne ordinaire. Son emploi, qui ne remonte qu'à une trentaine d'années, est interdit dans les eaux de la colonie.

La pêche à la ligne de main se fait du bord; chaque pêcheur est armé de deux lignes qu'il

(1) Extrait de la *Revue maritime et coloniale* (voir la *Feuille officielle* des 23, 28 juin, 5 juillet, 2 et 30 août.)

« Eh bien! pilote, qu'est-ce que ce temps là? — Des vents forains, capitaine, c'est de la beauté de temps.

— Sommes-nous parés?

— Oui, capitaine.

Eh! bien, allons-nous en. »

Chacun se rend à son poste, et bientôt, aux chantiers du travail, le navire, mu par ses haleurs, s'avance majestueusement entre les deux quais.

C'est le moment que les matelots de l'équipage choisissent pour s'embarquer; ils l'ont reculé tant qu'ils ont pu; mais il est impossible de tarder davantage, le gendarme, l'inexorable gendarme est là, tout prêt à leur faire payer une lenteur.

Ignoscenda quidem, scirent si ignoscere!...

Pauvres gens! il est si dur de quitter la terre! Pour eux, la mer, c'est l'esclavage; la terre, c'est la liberté, et la liberté accompagnée du séduisant cortège de toutes les jouissances qu'une longue privation leur rend encore plus vives. Pendant tout le cours du voyage, les conversations du repas, les causeries du quart du soir ne rouleront que sur cet inépuisable sujet; pauvres gens!

Au reste, pour l'instant, ils s'en inquiètent peu; ils se sont philosophiquement mis hors d'état d'avoir des regrets, et s'il y en a qui sont mélancoliques, c'est qu'ils ont le vin triste.

Nous voici dans l'avant-port; aux ordres du capitaine, les voiles se déploient, s'orientent et reçoivent

jette et tire alternativement d'un bord à l'autre de l'embarcation.

Quand la morue ne mord pas, on emploie une ligne armée de deux hameçons fixés à demeure sur un morceau de plomb en forme de poisson. Quand la ligne atteint le fond, le pêcheur, par un mouvement assez semblable à celui d'un faucheur, lui imprime un mouvement de va-et-vient, pendant lequel les hameçons s'accrochent aux morues qu'ils rencontrent. De là le nom de ligne à faucher ou simplement faux.

La *vette* et la *flotte* sont employées quand la morue quitte les fonds pour se tenir près de la surface de l'eau. La vette consiste dans un morceau de plomb ayant la forme d'un petit poisson, auquel est fixé un hameçon. Le pêcheur la lance à pleine volée et la ramène rapidement à travers les bandes de morues. La flotte ne diffère de la vette que par la forme du plomb qui est simplement arrondi au lieu de représenter un poisson.

Les appâts employés par les pêcheurs pour amorcer leurs lignes sont : le hareng, le capelan et l'encornet. Le hareng paraissant au printemps dans les parages de Terre-Neuve en quantités innombrables, sert d'appât ou boîte pour la première pêche qui dure jusqu'au commencement de juin. Une grande partie de cette boîte est apportée par les Anglais de Terre-Neuve.

Le capelan vient ensuite ; l'encornet arrive en dernier lieu, mais il ne fait qu'une courte apparition. Tous ces petits poissons sont employés frais, comme appât, dans les environs de Saint-Pierre et Miquelon ; mais sur les fonds de Terre-Neuve, on se sert presque exclusivement de capelan salé pour le boîtrage des lignes de fond.

Les pêcheurs ne font sécher qu'une partie de leurs morues ; ils en réservent une certaine quantité qui sont seulement salées. Ces dernières, que l'on appelle *morues vertes*, sont destinées à entrer immédiatement dans la consommation en France et dans plusieurs pays du midi de l'Europe. Elles sont tranchées au plat, c'est-à-dire fendues jusqu'à la queue, débarrassées de la tête et de l'arrête médiane dans la partie correspondante à la cavité abdominale. On les met ensuite dans le sel, quelquefois en baisses où elles trempent dans la saumure, mais le plus souvent en *arrimes*, c'est-à-dire en tas, d'où la saumure s'égoutte sans baigner le poisson.

Les sels employés par les pêcheurs sont généralement de quatre provenances : sel des salines de l'Ouest de la France, sel de Portugal, sel d'Espagne et sel de la Méditerranée. Plus le sel est blanc, mieux la morue est préparée.

La pêche de la morue fournit en outre des

produits accessoires tels que l'huile de foie de morue pour la corroyerie et les usages thérapeutiques, les langues et naus de morue employés comme aliment, les roges ou œufs de morues salées dont on se sert en France pour la pêche de la sardine.

La pêche du hareng, qui ne se fait guère qu'en vue d'approvisionner les pêcheurs d'appâts, pourrait devenir l'objet d'un commerce d'exportation dans nos colonies ou d'importation en France. L'introduction de ce hareng a été autorisée en franchise dans nos colonies des Antilles, de la Guyane et de la Réunion par une décision ministérielle du 30 janvier 1860. Quant à l'importation en France, elle a été fixée par une loi du 25 mai 1863 au droit de 10 francs par 100 kilogrammes sous pavillon français, et au droit de 11 francs sous pavillon étranger.

Indépendamment de la pêche de la morue, du hareng, du capelan et de l'encornet, nos pêcheurs se livrent aussi à la pêche du saumon, à l'embouchure des cours d'eau de la partie de la côte de Terre-Neuve, où les traités nous réservent le droit exclusif de pêche ; mais il faut reconnaître que nos nationaux abandonnent peu à peu l'exploitation de cette pêche, soit parce qu'elle n'est plus suffisamment rémunératrice, soit parce qu'ils éprouvent des difficultés pour l'exercer.

L'industrie de la pêche de la morue est favorisée par l'allocation des primes divisées en primes d'armement et en primes sur les produits.

Ces primes ont été concédées pour une période déterminée par les ordonnances des 8 février 1816, 21 octobre 1818, 20 février 1822, 24 février 1825, 7 décembre 1829, et par les lois des 22 avril 1832, 9 juillet 1836, 25 juin 1841 et 22 juillet 1851. Cette dernière loi a été prorogée pour 10 ans par celle du 28 juillet 1860.

Elles sont aujourd'hui réglées de la manière suivante :

Primes d'armement : 50 francs par homme d'équipage pour la pêche *avec sécherie*, soit à la côte de Terre-Neuve, soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur le grand banc de Terre-Neuve ; 50 francs par homme d'équipage pour la pêche *sans sécherie* dans les mers d'Islande ; 30 francs par homme d'équipage pour la pêche *sans sécherie* sur le grand banc de Terre-Neuve ; 15 francs par homme d'équipage pour la pêche au Dogger-Bank.

Primes sur les produits : 1^o 20 fr. par quintal métrique pour les morues sèches de pêche française expédiées soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts de France, à destination des colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde, ainsi qu'aux établissements français de la côte occidentale d'Afrique et

des autres pays transatlantiques, pourvues qu'elles soient importées dans les ports où il existe un consul français. 2^o 16 fr. par quintal métrique pour les morues sèches de pêche française expédiées soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France à destination des pays européens et des États étrangers, sur les côtes de la Méditerranée, moins la Sardaigne et l'Algérie, 3^o 16 fr. par quintal métrique pour l'importation aux colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde et autres pays transatlantiques des morues sèches de pêche française, lorsque ces morues seront exportées des ports de France, sans y avoir été entreposées ; 4^o 12 fr. par quintal métrique pour les morues sèches de pêche française expédiées soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France, à destination de la Sardaigne et de l'Algérie.

Indépendamment de ces allocations, il est accordé une prime de 20 francs par quintal métrique de roges de morues que les navires pêcheurs rapportent en France du produit de leur pêche.

Une disposition favorable aux armements locaux, a été introduite dans la loi du 21 juillet 1860. En assujettissant à un minimum d'équipage les goélettes armées aux îles Saint-Pierre et Miquelon, cette disposition a eu pour conséquence d'ouvrir aux armateurs de ces navires des droits à la prime d'armement, laquelle peut leur être payée dans la colonie.

Grèves. — Un décret du 7 novembre 1861 a eu pour objet de régulariser aux îles Saint-Pierre et Miquelon la constitution de la propriété des grèves servant à la sécherie des poissons, et qui, jusqu'alors, aux termes des ordonnances du 2 mai 1819 et du 26 juillet 1823, étaient frappés d'inaliénabilité. La consolidation des grèves entre les mains des détenteurs avait été par le même décret subordonnée au paiement préalable d'une taxe fixée à 5, 10, 15, et 20 contimes par mètre carré, suivant la localité. Dans le but de faciliter les opérations de pêche, cette taxe a été supprimée par un décret du 6 juin 1863.

EXCENTRICITÉ TÉLÉGRAPHIQUE.

Les Anglais ont inventé un nouvel usage du câble transatlantique qui fait rage en ce moment à Londres. Un des membres les plus influents de la chambre des lords s'est présenté à un des bureaux de la compagnie du télégraphe trans-océanique :

— Monsieur, dit-il au directeur, je viens pour expédier une dépêche à Terre-Neuve.

— Milord ignore que notre service n'est pas encore organisé.

(C'était, comme on voit, dès le début de l'opération).

— Vous savez qui je suis ? Je possède dix mille

vent l'impulsion de la brise ; le navire, comme reconnaissant de cette existence qu'on lui communique, se meut, prend son élan et sillonne doucement la surface paisible de l'eau ; peu à peu il s'anime et laisse rapidement derrière lui le grand quai, la tour de François 1^{er}, puis la jetée où se font les derniers adieux, et, en courtois adversaire, salue, de deux coups de tangage, cette mer qu'il semble défier et qui contient ses destinées.

La brise a fraîchi et halé le sud-sud-ouest ; l'équipage est occupé à la manœuvre. Dès le maître-queux a allumé le feu de la cuisine et préparé la grillade classique du déjeuner : un des officiers fait la ronde pour s'assurer que le bâtiment ne recèle aucun individu qui ne soit porté sur le rôle. Des passagers restés sur le pont, quelques uns se livrent à leurs pensées ; d'autres, vraies mouches du coche, offrent, ça et là, leur assistance inopportune ; plusieurs ont hasardé le cigare ; tous ont un air brave et décidé. Patience ! la mer est un peu clapoteuse, le navire commence à tanguer.

Je suis curieux de savoir ce que fait en bas la famille Boulard ; je descends dans la chambre.

Mademoiselle Céline, assise sur une malle, est déjà occupée à consigner, sur le journal obligé, relié en maroquin rouge, l'historique de son arrivée à bord et de ses premières impressions ; M. Boulard est debout derrière sa femme, qui, d'un air désapointé, examine sa cabane, et affirme à son mari qu'elle n'a pas l'habitude de dormir dans une caisse.

Les mouvements du navire deviennent plus vifs, madame Boulard chancelle.

— Ah ! mon Dieu, monsieur Boulard, qu'est-ce que c'est que ça ?

— Ma bonne amie, c'est le navire qui remue.

— Est-ce qu'il va toujours remuer comme ça ?

Ah ! mon Dieu. . . .

— Mais ma chère amie. . . .

— Ah ! je suis tout étourdie ! Oh ! encore ! . . . Je ne pourrai jamais supporter ça. Ah ! . . . monsieur Boulard, dites donc au capitaine qu'il arrête.

— Mais. . . .

Un rouli un peu brusque fait en ce moment quitter prise à madame Boulard, et la jette sur son mari, qui, déjà peu valide lui-même, est ébranlé du choc et va tomber lourdement au milieu des paquets dont la chambre est remplie. Madame Boulard, que la table a retenue, querelle son mari, qui, dans sa chute, a froissé son carton à bretet ; mademoiselle Céline conte la scène et va sans doute la rédiger pour son album.

J'en ai assez vu, je remonte sur le pont. Nous sommes à deux mille de la Hève, hors des dangers ; le navire est en panne pour renvoyer le pilote ; la plupart des passagers, pâles et défaits, et commençant à ressentir les effets du mal de mer, sont assis ou couchés, ça et là, dans un apathique engourdissement : le capitaine s'assure que tout le monde est à bord ; enfin, le pilote, chargé des dernières commissions, descend dans son canot.

Quand tous ceux qui ne font pas le voyage y sont embarqués, on largue l'amarre, les voiles du navire s'orientent ; il est parti.

Adieu, mes amis, adieu ; qu'Éole vous soit propice ! Puissiez-vous rencontrer que des lieux favorables et des flots caressants ! Que votre prison vous conserve ! Que votre univers vous suffise ! hors de lui pas de salut. Détachez vos yeux de cette terre dont vous regardez les plaisirs ! Elle est déjà bien loin de vous, cette terre que vous touchez du regard ; déjà vous en êtes distants de six mois, un an, toujours peut-être ; mais à peine si vous y pensez encore, elle est déjà pour vous dans le domaine du passé. C'est vers le but du voyage que se tourne votre impatience. Adieu donc, je ne vous retiens plus ; qu'Éole vous soit propice !

FIN.

(*France maritime.*)

actions de votre compagnie. Voici deux cent guinées, faites, je vous prie, ce que je réclame.

— Soit! Que milord daigne dicter. Et milord dicta.

« Londres, 5 h. du soir.

« Envoyez-moi la plus forte étincelle que vous pourrez produire avec vos appareils. Prévenez-moi une minute à l'avance.»

Puis milord s'assit et attendit patiemment.

À sept heures quarante-cinq minutes, le télégraphe répondit:

« Dans une minute, vous recevrez l'étincelle demandée.»

Lord P... tira alors de sa poche un étui à cigares dans lequel il prit un trabuco, approcha du fil électrisé un morceau d'amadou qui s'enflamma, alluma son cigare et sortit tranquillement en fumant.

A peine connut-on dans la *gentry* cette nouvelle manière de demander du feu à un autre hémisphère que chacun voulut l'imiter. Depuis, on fait queue aux bureaux de la télégraphie européenne-américaine, pour y allumer des cigarettes au prix de deux cents guinées, soit environ mille dollars en or.

Et depuis lors aussi, dans tous les clubs, voire même chez bon nombre de marchands de tabac, brûlent des lampes autour desquelles rayonne cette inscription: « Feu de Heart's-Content (Terre-Neuve.)

Cette excentricité, pour peu qu'elle dure, peut nous coûter cher de ce côté de l'Atlantique, car elle donne de l'occupation au télégraphe et contribue à soutenir les prix du tarif.

(*Courrier des États-Unis.*)

NOUVELLES MARITIMES.

Mouvements du Port.

BATIMENTS DE GUERRE.

ARRIVAGES.

Le 9 septembre. — Goëlette la *Faïvette*, capitaine Cossé, lieutenant de vaisseau.

Le 9 septembre. — Goëlette la *Gentille*, capitaine Gallini, lieutenant de vaisseau.

BATIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Navires métropolitains :

Le 6 septembre. — Goëlette la *Lagos*, cap. Brindejone, ven. de Boston, chargée de diverses marchandises.

Le 8 septembre. — Br. *City-Auch*, cap. Gautier, ven. de St-Martin, chargé de sel; (passagers: MM. Bienfait, maréchal-des-logis d'artillerie de la marine; Robert, artilleur de la marine, et Lemarchand, commis négociant).

Goëlettes locales. (long cours).

Le 6 septembre. — *Sainte-Claire*, cap. Lemoine, ven. de Boston, chargée de diverses marchandises; — *Emile et Auguste*, cap. Luce, ven. de St-Jean, chargée de sel.

Navires étrangers, — Goëlettes anglaises :

Le 3 septembre. — *Marion*, cap. Kennin, ven. de Glass-Baie, chargée de charbon.

Le 4 septembre. — *Catherine*, cap. Kelly, ven. de Yarmouth, chargée de bois de construction; — *Marie-Elva*, cap. Riquen, ven. de l'île du Prince Edouard, chargée de bestiaux.

Le 5 septembre. — *Morning Lighth*, cap. Daniguy, ven. de Rose-Blanche, chargée de morue, en rel.

Le 6 septembre. — *Bessie*, cap. Martell, ven. de Boston, chargée de diverses marchandises.

Le 8 septembre. — *Challenge*, cap. Pertus, ven. de Montréal, chargée de diverses marchandises.

Le 9 septembre. — *Flirt*, cap. Hessix, ven. de Sydney, chargée de charbon, en rel.; — *Adelle*, cap. Peignet, ven. de l'île du Prince Edouard, chargée de bestiaux.

Navires Métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

Navires métropolitains :

Le 4 septembre. — 3 m. *Eugénie*, cap. Lamy, ven. des Petites Oies, T. N., sur lest; — br. *Paix*, cap. Dartenay, ven. de St-Julien, T. N., sur lest.

Le 5 septembre. — *Sainte-Anne*, cap. Périer, 51 mille morues.

Le 7 septembre. — *Jacques*, cap. Vincent, ven. de la Conche, T. N., chargé de sel; — *Marie*, cap. Rehous, ven. de la Scie, T. N., chargé de sel; — *Dadin*, cap. Delisle, 30 mille morues.

Le 8 septembre. — *Anatole*, cap. Pioche, 40 mille morues; — *Augustine*, cap. Guions, 24 mille morues; — *Maria*, cap. Hue, 40 mille morues; — *Esperance* n° 1, cap. Lelandais, 72 mille morues.

Le 9 septembre. — *Société*, cap. Massu, 38 mille morues; — *Liquidateur*, cap. Chambert, 52 mille morues; — *Jeune Lucy*, cap. Hervé, 20 mille morues.

Goëlettes locales :

Le 3 septembre. — *Catherine*, p. Raoult, 40 mille morues; — *Marie-Joseph*, p. Rebustet, 400 morues.

Le 4 septembre. — *Virginie*, p. Bataille, 28 mille morues; — *Marie*, p. Godefroy, 18 mille morues; — *Elisabeth*, cap. Malard, 40 mille morues; — *Providence*, p. Richard, 800 morues; — *Albert*, cap. Tessier, 17 mille morues.

Le 5 septembre. — *Adelaide*, p. Fauchon, 2 mille morues; — *Ella*, cap. Charpentier, 42 mille morues; — *Orénoque*, p. Cadiou, 30 mille morues; — *Hortense*, p. Féron, 8 mille morues; — *Hirondelle*, p. Richard, 2,500 morues.

Le 6 septembre. — *Tigre*, p. Coste, 16,000 morues; — *Colombe*, p. Prevert, 2 mille morues; — *Vengeur*, p. Delisle, 3,800 morues; — *Quatre Frères*, p. Moulin, 4 mille morues; — *Pigeon*, p. Goron, 2,500 morues; — *Jeune Auguste*, cap. Magnan, 40 mille morues; — *Marie*, p. Lafond, 9 mille morues; — *Vainqueur des Jalous*, p. Cruchon, 4 mille morues.

Le 7 septembre. — *Confiance*, p. Dauguerre, 40 mille morues; — *Louisianne*, p. Poirier, 27 mille morues; — *Etoile polaire*, p. Fanouillère, 8 mille morues; — *Gabrielle*, p. Lefray, 20 mille morues; — *Marquis de Canisy*, p. Bechet, 25 mille morues; — *Charles et Henry*, p. Lechaudelair, 5 mille morues; — *Entreprise*, p. Enguehard, 3 mille morues; — *Marie-Joseph*, p. Hôrel, 18 mille mortes; — *Emile et Eugène*, p. Boivin, 40 mille mortes; — *Arbutus*, p. Rault, 34 mille morues; — *Héros*, p. Chérel, 36 mille morues; — *Eclair*, p. Charpentier, 8 mille morues; — *Deux Marie*, p. Joubie, 5 mille morues; — *Flèche*, p. Marquier, 20 mille morues; — *Aigle*,

p. Coste, 38 mille morues; — *Courageuse*, p. Jugon, 22 mille morues; — *Marie-Pauline*, p. Jamet, 63 mille morues.

Le 8 septembre. — *Joséphine*, p. Landrieux, 8,500 morues; — *Vincent*, p. Petitpas, 12 mille morues; — *Deux Sœurs*, p. Sire, 34 mille morues; — *Canada*, p. Gilbert, 35 mille morues; — *Constance*, p. Lemée, 13 mille morues; — *Volant*, p. Lemaitre, 1 mille morues; — *Deux Joséphine*, p. Laramandy, 20 mille morues.

Le 9 septembre. — *Sea Lark*, cap. Gautier, 8 mille morues; — *Malakoff*, p. Legasse, 25 mille morues; — *Joséphine*, p. Gilbert, 3 mille morues; — *Argo*, p. Silhouette, 29 mille morues; — *Merle*, p. Bonneté, 18 mille morues; — *Décidée*, p. Fanouillière, 40 mille morues; — *Mary Fraser*, p. Muglière, 28 mille morues; — *Trois Frères*, p. Jacquachouey, 3 mille morues; — *Mouette*, p. Auffray, 3 mille morues; — *Marie-Françoise*, p. Joubie, 5 mille morues; — *Sébastopol*, p. Chourito, 31 mille morues; — *Etoile du matin*, p. Chapdelaine, 5 mille morues.

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis

pour diverses destinations :

(Dates de l'expédition au bureau de l'inscription maritime.)

Navires métropolitains.

Le 7 septembre. — *Alma*, cap. Lieutout, all. à la Martinique, chargé de morue sèche; — *Louis-Gilles*, cap. Collet, all. à Boston, chargé de morue sèche; — *Cygne*, cap. Eyon, all. à Boston, chargé de morue sèche.

Navires étrangers, — Goëlettes anglaises.

Le 6 septembre. — *Morning Laight*, cap. Dain-guy, all. au Havre de grâce.

Le 8 septembre. — *Flirt*, cap. Hessix, all. au Havre de grâce.

DÉPART POUR ST-MALO.

La Goëlette VIRGINIE

Partira pour Saint-Malo du 15 au 20 courant, et prendra fret et passagers.

S'adresser à M. MAZIER (quai de la Roncière).

AVIS DE DÉPART.

La Goëlette

JEUNE AUGUSTE

Capitaine MAGNANT

Partira pour Saint-Servan du 15 au 20 courant.

S'adresser, pour fret et passages, à M. HUMBERT, gérant de la maison A. DEMAL-VILAIN.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital de Saint-Pierre, du 1^{er} au 31 août 1866.

DATES.	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE. maximum.	minimum.	DIRECTION du VÉNT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIÉL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.						
1	758	759	18 0	17 8	21 0	15 0	N-E. S-E.	Petite brise.	Couvert.	Pluie modérée.
2	763	763	15 5	19 0	20 0	13 0	E. S-E.	id.	idem.	Brume le matin.
3	762	762	18 5	19 5	20 0	14 0	N-E. S-O.	id.	idem.	Calmé l'après-midi. Brume tout le jour.
4	761	762	18 5	20 0	21 0	16 0	S-O.	id.	idem.	— le matin.
5	764	764	18 4	19 8	20 0	16 5	S-E.	Fraîcheur.	idem.	
6	761	758	20 5	19 5	21 0	17 0	S-O.	Vent faible.	Entièrement couvert.	
7	757	756	19 8	20 0	20 5	15 0	S-O. O.	id.	Nuageux.	
8	754	754	21 0	20 0	21 0	17 0	S-O.	id.	idem.	
9	752	752	21 0	21 0	21 5	16 0	S-O. O.	id.	idem.	
10	751	749	18 8	15 5	19 0	15 0	S-E. E.	Fraîcheur.	Très-nuageux.	
11	754	757	17 0	15 0	17 5	14 0	N-E. E.	Jolie brise.	idem.	
12	764	764	16 0	17 8	18 0	14 0	N-E. S-E.	Vent très-fort.	Entièrement couvert.	
13	764	764	15 5	17 5	18 0	14 0	S-E. N-E.	Jolie brise.	Nuageux.	Pluie modérée le tantôt.
14	763	763	16 0	15 0	17 0	13 0	S-E.	Vent fort.	idem.	Calme dans la soirée.
15	763	764	18 0	21 0	21 5	16 0	S-O. N-O.	Fraîcheur.	idem.	Aurore boréale à 10 heures du soir.
16	765	765	19 5	20 5	21 0	16 0	N-O.	Petite brise.	Peu nuageux.	Idem.
17	760	756	16 0	15 0	16 5	14 0	S-E.			