

# Feuille Officielle

## DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISSANT 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.

NUMÉRO 52.

JEUDI 20 DÉCEMBRE 1866.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

### PARTIE OFFICIELLE.

Le Ministre de la marine et des colonies aux Préfets maritimes, Chefs du service de la marine et Commissaires de l'Inscription maritime.

(3<sup>e</sup> direction : Services administratifs ; 1<sup>er</sup> bureau : Inscription maritime et police de la navigation.)

Paris, le 31 octobre 1866.

Les frais de rapatriement de l'équipage d'un navire naufragé sont à la charge de l'armement, au même titre que les salaires de cet équipage.

MESSIEURS,

L'article 14 du décret du 7 avril 1860, qui a mis les frais de rapatriement des équipages des navires du commerce à la charge de l'armement au même titre que les salaires dus à ces équipages, n'a pas toujours été bien compris.

Le premier, le tribunal de commerce du Havre en a fait une juste application dans un jugement du 29 avril 1861 (1), suivant lequel les frais de rapatriement, n'étant qu'un accessoire des loyers, doivent avoir le même sort que ceux-ci ; « attendu (dit le jugement) que l'accessoire suit le sort du principal ; que la solution de la question de rapatriement résulte de la solution de celle des salaires, comme la conséquence résulte du principe et l'effet de la cause.

Le 22 novembre 1865, dans un arrêt que je vous ai notifié le 1<sup>er</sup> mars 1866, la Cour impériale de Rouen insistait tout particulièrement sur cette étroite assimilation des salaires et des frais de rapatriement, pour le

(1) Notifié par circulaire du 12 juillet 1861, Bulletin officiel, page 65.

payement desquels elle obligeait l'armement à faire le rapport de tous les frets acquis par le navire depuis le départ du port d'armement jusqu'à l'escale qui a précédé le voyage dans le cours duquel le navire s'est perdu.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Cour impériale de Rennes vient de se prononcer également sur cette question par un arrêt en date du 10 août dernier, dont j'extraits les considérants suivants :

« Considérant (dit la Cour) qu'en mettant à la charge de l'armement les frais de rapatriement des marins des navires naufragés, l'article 14 du décret du 7 avril 1860 porte que c'est au même titre que les loyers ont privilège sur les débris de navire et sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement.

« Considérant que, dès lors, l'obligation des propriétaires du navire, en ce qui concerne les frais de rapatriement, est soumise aux mêmes conditions que celle des loyers, c'est-à-dire que les propriétaires peuvent se libérer de l'une comme de l'autre par l'abandon du navire et des frets gagnés depuis le départ du port d'armement.

« Considérant qu'Allard et David (propriétaires du navire naufragé le *Lapeyrouse*) font offre d'abandon dans les termes de l'article 216 du Code de commerce, mais que cette offre ne peut être admise qu'autant qu'elle comprendrait, outre la valeur des débris, les frets gagnés depuis le départ de Dunkerque ; que sur ces frets, le capitaine Delort a été reconnu, par le jugement dont est appel, débiteur envers l'administration de la marine d'une somme de 3,500 francs touchée par lui comme mandataire des propriétaires du navire ; qu'il faut, pour profiter des dispositions de l'article 14 du décret du 7 avril 1860

et de l'article 216 du Code de commerce combinés, tenir à la disposition des créanciers la totalité des frets perçus directement ou par mandataire ; qu'en conséquence Allard et David doivent être solidairement tenus de verser cette somme de 3,500 fr., si elle n'est pas versée par le capitaine Delort. »

Le sens de l'article 14 du décret de 1860 me paraît ainsi bien défini, et, dans le cas où quelque armateur s'en écarterait, vous ne manquerez pas, Messieurs, d'exciper du jugement et des deux arrêts précités. Recevez, etc.

Le Ministre secrétaire d'État de la Marine et des colonies,

P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

M. LATOUCHE, écrivain de la marine, attaché au détail de l'inscription maritime à Saint-Pierre, a été classé le second sur la liste par ordre de mérite des candidats qui ont concouru en mai 1866 pour le grade d'aide-commissaire de la marine. (Dépêche ministérielle du 12 novembre 1866, n° 151.)

Par dépêche du 5 novembre dernier, S. Exc. le Ministre de la Marine a adressé au Commandant de la colonie la liste suivante des exposants des îles Saint-Pierre et Miquelon qui ont obtenu des récompenses à l'exposition internationale d'Oporto.

Médailles de 1<sup>re</sup> classe. — M. L. Lorieux.

Médailles de 2<sup>e</sup> classe. — MM. Goyette et Vial, — Delahaye et Vettier.

Mention honorable. — M. Cardin.

Par un arrêté du 9 décembre 1866, pris en conseil d'administration, le Commandant a autorisé la délivrance d'un acte de franci-

## BERTHE

### LA MAREYEUSE (1).

Dans les derniers jours de septembre 1768, durant la marée équinoxiale, ils étaient descendus tous les deux pêcher dans les rochers du nord.

La journée au matin était admirable. Un rayon de juillet lustrait le ciel, dont une aube piquante avait épuré l'azur ; ce ne fut que vers le milieu de la journée qu'une brume légère vint en obscurcir la sérénité ; mais ces vapeurs ne firent que doubler le poids d'une atmosphère qu'embrasait le soleil : pas un souffle n'animait l'air où stagnait la chaleur, on semblait dormir la lumière.

La pêche des deux époux n'avait pas été heureuse. A deux heures de relevée, ils n'avaient encore dans leurs paniers que quelques mullets et quelques toupes, lorsque le bruit qu'en passant près d'une mare ils entendirent retentir sous un quartier de rocher, leur donna l'espoir de clore plus heu-

reusement leur marée, s'ils n'en étaient empêchés toutefois par l'orage.

Les vapeurs qui, comme un crêpe transparent des Indes, avaient insensiblement obscurci la clarté limpide du ciel, semblaient à l'horizon se condenser en nuages. De sourds murmures avaient déjà, à plusieurs reprises, excité l'inquiétude des pêcheurs.

Après avoir enlevé le sable et le varech, qui pouvaient s'opposer à l'écoulement des eaux, Pierre, armé d'une de ces pelles de bois creux dont on se sert pour remuer le sel, Julie, avec son panier, se prirent à les épuiser eux-mêmes.

Si le creux n'était point large, il était assez profond pour nécessiter un long travail ; ils comprirent qu'il fallait de l'activité et de l'ardeur ; et c'était à peine si, dans leur impatience, ils entendaient les longs coups de tonnerre qui commençaient à prolonger et à grossir l'écho des rochers et des cavernes.

A mesure que la chaleur tombait, l'air s'éveillait et frémissait davantage ; la mer, dont le flux gonflait les lames, roulait sous la brise plus fraîche avec un sourd et long murmure. Un instinct d'effroi troublait tous les oiseaux marins ; les houriques volaient effrayées à travers les rochers, tandis que les mauves et les goélands jetaient des cris aigres en gagnant la rive.

Pierre et Julie travaillaient toujours. Le clapotement du poisson, qui commençait à se trouver à sec, redoublait leur zèle, et ce bruit leur eût fait aisément oublier l'orage dont les rouges éclairs an-

nonçaient l'approche, s'ils n'eussent entendu celui du flot montant avec une rapidité que lui donnait moins la force de la marée que celle de la brise dont les rafales prenaient à chaque instant la violence d'une tempête.

« Assez puisé, Julie ! Tiens, aide-moi avec le manche de cette bêche ; nous allons soulever ce caillou.

— Dépêchons-nous, Pierre ! la mer nous gagne ; regarde l'anse !

— Cré tonnerre ! n'aurions-nous pas le temps... C'est égal, Julie, les rochers l'arrêtent : elle ne peut nous cerner ; nous courrons toujours plus fort qu'elle. »

Et reprenant avec précipitation leur ouvrage, ils eurent en un instant remué la masse de roc sous laquelle s'agitait un congé. L'eau était trop basse pour qu'ils eussent quelque peine à le saisir ; heureusement, car à l'instant même une lame vint de nouveau remplir la mare.

« Donne-moi donc ton croc, Julie ? — Tiens ! nous avons peut-être mal fait. Quelle brise carabinée ! Dépêchons-nous : la mer pourrait bien nous gagner avec cet orage. »

Poursuivis par les vagues, ils fuyaient à travers les rochers.

Si le danger et la rapidité de leur marche eussent permis à Julie de porter les yeux sur Pierre, elle eût frémi de l'expression de terreur qu'avait répandue dans ses traits une pensée soudaine. Le mouve-

(1) Voir les n. 44 à 51 de la Feuille officielle.



sation exceptionnelle à la goëlette de construction étrangère *Arc-en-Ciel*, achetée dans la colonie par M. Gélos.

Cet acte de francisation est valable seulement pour faire la pêche ou le cabotage aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

## AVIS

D'ADJUDICATION PUBLIQUE.

Le 31 décembre prochain, à deux heures de relevée, dans le cabinet de l'Ordonnateur, il sera procédé par ce chef d'administration, assisté du commissaire aux approvisionnements, en présence du contrôleur colonial, à l'adjudication sur soumissions cachetées, de deux chalands en bois.

Chaque soumissionnaire devra annexer à sa soumission ou un récépissé délivré par le trésorier constatant le versement au trésor d'une somme de six cents francs à titre de cautionnement, ou l'engagement par une caution solvable de verser le dit cautionnement en cas d'inexécution des conditions du cahier des charges.

Le cahier des charges est déposé au détail des approvisionnements où chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures ordinaires d'ouverture des bureaux.

Les soumissions seront déposées jusqu'à l'heure de l'adjudication dans la boîte destinée à les recevoir et déposée au secrétariat de l'Ordonnateur.

Le public est informé que les rôles de l'impôt foncier des Contributions et des Patentes, pour l'année 1867, sont déposés au secrétariat de l'Ordonnateur, où les intéressés peuvent en prendre connaissance. Ils devront, s'il y a lieu, remettre leurs observations à l'Ordonnateur jusqu'au 24 du mois courant.

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

Joret (Jean), un terrain situé à Saint-Pierre au nord-ouest de la ville, portant le n° 313 du plan cadastral, borné au nord par la rue de la Fauvette, au sud par la concession Juin, à l'est par la concession Duquesnel (Baptiste), et à l'ouest par un terrain vague ;

Le Matayer (Alphonse), un terrain situé à Saint-Pierre au nord de la ville, portant le n° 138 du plan cadastral, borné au nord par un terrain vague, au sud par la rue Borius, à l'est par un terrain vague, et à l'ouest par la rue Bisson.

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

Saint-Pierre, le 26 novembre 1866.

## POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe le 15 décembre, à 8 h. du matin.

Passagers : M. W. Meehan, négociant anglais, et les frères Saulnier, capitaines, accompagnés de leur équipage.

## PARTIE NON OFFICIELLE.

### COUR IMPÉRIALE DE PARIS.

(PREMIÈRE CHAMBRE.)

Présidence de M. le premier président Devienne. -- Audience du 5 novembre.

*Droit maritime. -- Loyers des matelots et frais de rapatriement. -- Navigations intermédiaires. -- Encaissement du fret. -- Perte du navire. -- Faillite de l'armateur. -- Privilège des gens de l'équipage. -- Impossibilité de l'exercer.*

Les matelots ne pouvant réclamer aucun salaire pendant le cours du voyage, il s'ensuit qu'en cas de perte du navire et de faillite de l'armateur, si celui-ci a encaissé les frets acquis dans plusieurs navigations intermédiaires, le privilège spécial pour loyers des gens de l'équipage est dans l'impossibilité de s'exercer.

Le navire *Saint-Jean*, appartenant à la Compagnie l'Union maritime, a quitté le port du Havre le 14 novembre 1860. Il s'est livré à la navigation d'intercourse dans les mers des Indes sans jamais rentrer en France, et s'est perdu le 4 janvier 1863 dans le détroit de Torrès.

L'équipage a été rapatrié par les soins du Gouvernement français; mais lorsqu'il s'est agi d'obtenir le paiement des loyers dus aux matelots et des frais de rapatriement, au total 23,830 francs, on s'est trouvé en face du syndic de la faillite de l'armateur, qui, en l'absence de tout gage sur lequel faire porter le privilège spécial des gens de l'équipage, n'a voulu admettre la créance que comme créance chirographaire.

Dans cette situation, M. Laurent, commissaire de l'inscription maritime au Havre, agissant au nom de l'administration de la marine, a soutenu que l'équipage avait un privilège général et que les gens de mer devaient être assimilés aux gens de service.

Mais le tribunal de commerce de la Seine, considérant que la situation des officiers, matelots et autres gens de mer, a été réglée par les lois particulières au commerce maritime, et qu'en leur accordant un privilège spécial, la loi les a distingués des gens de service ordinaires, a, par jugement en date

du 4 juillet 1865, déclaré M. Laurent mal fondé en sa demande.

M. Laurent, es-noms, a interjeté appel.

La Cour, après avoir entendu M<sup>e</sup> Dufour, dans son intérêt; M<sup>e</sup> Cresson, dans l'intérêt du syndic de l'Union maritime, et conformément aux conclusions de M. l'avocat général Hémar, a confirmé la sentence des premiers juges.

Voici le texte de l'arrêt :

« La Cour,

« Considérant qu'aux termes des articles 271 et 272 du Code de commerce, les matelots et gens de l'équipage ont pour leurs loyers un privilège spécial sur le navire et le fret; mais que les dispositions de la législation spéciale, expressément maintenues par le décret du 4 mars 1852, défend de leur payer aucun salaire pendant le cours du voyage;

« Considérant que cette situation exceptionnelle devient incontestablement préjudiciable aux matelots, lorsque après une navigation de plusieurs courses successives le navire périt et que l'équipage se trouve en présence d'un armateur tombé en faillite;

« Que cette difficulté peut encore être aggravée par l'extension nouvelle des relations maritimes et commerciales; mais qu'il n'appartient pas aux tribunaux d'y remédier;

« Que dans l'état actuel de la législation, le droit de préférence des matelots ne peut produire de résultats qu'autant que le navire existe ou que le fret est encore dû;

« Considérant que, dans l'espèce, l'indemnité d'assurance représentant le navire perdu a été payée à l'armateur ainsi que le prix du fret sans avoir été frappée d'opposition par l'équipage;

« Que ces sommes ainsi encaissées par l'armateur se sont confondues avec le surplus de son avoir mobilier; que dès lors il n'existe plus d'objet sur lequel puisse s'exercer le privilège spécial;

« Adoptant au surplus les motifs des premiers juges;

« Confirme. »

(Courrier du Havre.)

On écrit de Toulon au *Messager du Midi* :

« L'incendie du vaisseau anglais *Bombay*, sur rade de Monte-Video, ayant provoqué des actes de dévouement de la part de l'état-major et de l'équipage de la frégate française *Astrée*, le gouvernement britannique, en reconnaissance des marques de généreuse sympathie qui se sont manifestées dans cette triste circonstance, s'est empressé d'envoyer de nombreuses récompenses qui, selon les habitudes et les mœurs de cette nation positive en toutes choses, se composent d'une

ment nerveux dont tremblaient ses lèvres entr'ouvertes, ses yeux éraillés dont les prunelles semblaient fuir sous les paupières, donnaient un air hagard à cette physionomie où tout était épouvante et remords.

C'était sur ce récif, c'était devant ces vagues, que, dix-huit mois auparavant, il fuyait avec Berthe, Berthe qu'il n'avait sauvé des flots que pour l'avilir et la perdre. C'était sous ces falaises qu'il avait profané tout ce que doit révéler de plus saint le cœur d'un homme : amour, reconnaissance, faiblesse ! le lâche ! il avait flétri tous ces sentiments en s'armant de leur puissance pour briser le cœur d'un enfant ! Et parce que ses serments n'avaient eu de témoins que Dieu, d'autre gage que son honneur, il s'en était ri, et les avait jetés aux vents du ciel, sans penser qu'ils pouvaient retomber sur lui en pleurs de sang. Maintenant c'est dans son cœur qu'il porte sa peine, dans son cœur où chaque souvenir laisse une angoisse, car chaque souvenir y met un remords.

Glissant à tout moment sur le goémon, trébuchant sans cesse contre l'anfractuosité des rochers, ce ne fut que couvert d'une sueur froide qu'il atteignit le plain où il s'arrêta tout tremblant.

« Qu'as-tu donc, mon ami ?... comme tu es passé !... Il n'y a plus de dangers ;... vois, nous sommes sous la falaise. »

Ils étaient effectivement sur le banc de galet qui protège l'entrée de la caverne. Non, elle n'avait

jamais paru au jeune pêcheur d'un aspect si menaçant et si lugubre. Ces noirs rochers que les éclairs continuels inondaient de clartés blafardes, ces parois, rouges du limon des sources, qui semblaient pleurer du sang ; ces profondeurs à qui le bruit du tonnerre donnait des voix sourdes, empruntaient un caractère si funèbre à ses souvenirs, qu'il sentait comme une fascination superstitieuse lui glacer l'âme.

« Entre donc, la pluie tombe à grosses gouttes, le vent nous couvre de frimas ; nous pourrions attendre dans la caverne.

— Non, je n'entrerai pas !... je n'entrerai pas !... — Qu'as-tu donc, Pierre ?... comme tu es pâle !... Tu trembles ; il faut que tu aies quelque chose. Dis-le-moi, Pierre, tu me fais peur.

— Viens-t'en ! ne restons pas là, Julie ! viens-t'en ! Oh ! tu ne sais pas ce que je souffre... j'en mourrais. Viens-t'en ! »

Et, hors de lui, il entraînait la pauvre Julie, qui ne pouvait comprendre cette soudaine terreur.

« Mais, non, je ne sais pas ce que je fais. Tu ne pourrais jamais gravir cette montée ; reste plutôt, Julie, reste... »

— Moi, Pierre ! que ce ne soit pas moi qui te retienne : ne crains rien, je l'ai déjà montée, et plus d'une fois, va ! Monte toujours, je te suivrai ; n'aie pas peur. »

Tous deux gravirent ce versant, dont la tempête rendait la pente plus dangereuse. Ce ne fut qu'en

s'élevant de pointe en pointe, en se tapissant dans les cavités, en se cramponnant aux saillies, qu'ils purent s'élever dans cette sente, qui se tordait comme un serpent aux flancs escarpés de la falaise. Pierre allait bientôt en toucher la cime, lorsqu'un rire aigre, sec, strident, déchirant comme un cri d'aigle, aigu comme le son d'une lame qui se brise, lui fit subitement lever les yeux. Ses cheveux se dressèrent sur sa tête, un frisson mortel transita tout son corps.

C'était Berthe !

L'orage était dans toute sa force ; les coups de tonnerre se succédaient avec tant de rapidité, qu'ils semblaient éclater sans intervalle ; le sifflement du vent, qui tombait par bouffées terribles, se faisait seul entendre au milieu de ce fracas du ciel.

Berthe, elle, semblait avoir retrouvé quelque vie dans cette crise, où tout était vertige et destruction, comme dans son cœur. La tempête roulait ses cheveux flottants autour de son corps, dont le vent emportait les vêtements en lambeaux ; les éclairs tourbillonnaient sur sa tête, qu'elles éclairaient d'une lumière phosphorescente et verdâtre ; et la folle semblait être dans son élément, au milieu de cette atmosphère de tempête et de flammes.

Pierre, effrayé, put murmurer à peine ces mots qui expirèrent sur ses lèvres :

« Grace ! Grace !

— Grace ! répéta Berthe avec ce rire satanique qui avait glacé Pierre d'épouvante, Grace ! » Un



faule d'objets de prix et d'une somme de 12,500 francs.

« Par un acte de généreux désintéressement, l'équipage de la frégate française abandonnée aux familles des victimes de l'incendie du *Bambay* les 500 livres sterling données par les lords de l'Amirauté.

« On connaît donc l'emploi qui a été fait des 12,500 francs offerts à l'équipage; mais on n'a pu savoir ce qu'était devenu un magnifique service de table en argent massif, qui avait précédé cette récompense pécuniaire.

« Ce superbe échantillon de l'orfèvrerie anglaise, qui avait une grande valeur comme œuvre d'art et surtout comme poids métallique, se serait-il égaré en route? Il a été bien positivement expédié dans la Plata par ordre de S. M. la Reine d'Angleterre; mais, depuis lors, on n'en a plus entendu parler. »

## VARIÉTÉ.

(Suite.)

Ces lignes de paquebots sont encore créées depuis trop peu de temps pour qu'on puisse apprécier à leur exacte valeur l'ensemble des services qu'elles rendront à nos diverses industries. De tels renseignements seraient cependant importants pour établir une critique sévère, espèce de censure que réclame la concession des privilèges constitués par les larges subventions dont elles jouissent, mais on peut néanmoins constater que ces compagnies sont dans une voie prospère; et s'il en est ainsi au début, il faut en conclure qu'elles répondent à des besoins très-urgents. Ces paquebots permettent donc à toutes les personnes qui désirent donner plus d'extension à leurs affaires commerciales ou qui veulent en créer de nouvelles à l'étranger de mettre leurs desseins à exécution avec rapidité, et de surveiller tout ce qui les concerne avec beaucoup de soin. Le nombre de ces personnes ne peut que s'accroître; aussi faut-il espérer que dans peu d'années les relations que les paquebots à vapeur auront contribué à créer fourniront matière à un mouvement maritime très-considérable.

La réalisation d'une telle prévision demande non-seulement que nous nous préparions à en profiter, mais encore que nous concourions à son exécution. Le but que l'on s'est proposé par la création de paquebots, serait rempli très-incomplètement, si cette institution ne devait qu'augmenter le nombre de nos transactions, sans y faire participer l'industrie nationale de notre marine marchande.

Les nations étrangères profiteraient surtout

de cette création, et l'augmentation de transports, fut-elle même considérable, ne compenserait pas les sacrifices que s'imposerait annuellement notre pays. Ces lignes de paquebots ne sont indispensables à la prospérité de nos industries que si elles produisent des résultats plus sérieux. En effet, si elles n'existaient pas, nous serions dans le même cas que les nations qui auraient profité de la création de nos lignes pendant que nous en possédions; et notre commerce conserverait de son côté la jouissance des lignes des autres nations sans avoir les charges de leur entretien. En un mot, il est reconnu que les subventions sont nécessaires, et que sans elles les compagnies étrangères, pas plus que les nôtres, ne peuvent subsister.

Mais on ne doit pas oublier que cette concession leur impose envers l'Etat et envers les particuliers des devoirs importants et des obligations morales, en dehors de celles qui sont stipulées dans les cahiers des charges. Il en est ainsi parce que la création de toute entreprise doit procurer des bénéfices, et que ceux donnés par ces Compagnies ne sont pas réels et ne leur appartiennent pas complètement, puisqu'ils ne sont obtenus qu'au prix des sacrifices assez lourds que s'impose le pays. Les subventions donnent donc un certain caractère à ces créations, et leur concession n'aurait plus sa raison d'être et devrait même leur être retirée, si elles venaient à ne pas remplir ces conditions.

Leur véritable caractère est celui d'une prime en faveur du développement de la marine marchande à voile ou à vapeur.

(A suivre.) *Moniteur de la Flotte.*

## ÉTAT CIVIL.

*Saint-Pierre.*

NAISSANCES.

9 décembre — Marie-Alexandrine Vigneau.

15 décembre — Emile-Louis Disnard.

DÉCÈS.

15 décembre — Marie-Joseph-Elisabeth Humbert, 8 mois.

15 décembre — Marie Girardin, 8 mois.

14 décembre — Jules-Jean-Baptiste Fourret, 8 mois.

*Miquelon.*

NAISSANCES.

9 novembre — Pierre-Michel Capandeguy.

13 novembre — Octave-Désiré Boissel.

20 novembre — Alexandre-Joseph Rio.

23 novembre — François-Edmond Coste.

MARIAGES.

8 novembre — Martin-Joseph Tellechea et Céline Ilharreguy.

22 novembre — Bénony Poirier, et Virginie-Louise Apestéguy.

## ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

MER DU NORD. — Balise sur l'île Fano (côte du Jutland.)

Le Ministre de la marine à Copenhague fait connaître que l'on a supprimé les deux balises qui étaient sur l'extrémité Nord de l'île Fano, et que l'on a construit une nouvelle balise en bois, élevée de 15<sup>m</sup>2 sur la dune de sable la plus Nord de l'île Fano.

La Balise est rouge; son sommet est élevé de 18<sup>m</sup>2 au-dessus de niveau de la mer, et, quand on la voit à distance, elle ressemble assez à un moulin à vent; elle est par 55° 27' 45" N., 6° 1' 53" E.

En tenant cette balise par l'église de Jerne, on donne sur la bouée de Peacock, marquée Graadyb et mouillée en dehors du canal, en passant par les plus grands fonds, sur la barre de Graadyb, puis on va vers une grande bouée conique, noire, avec mât et ballon, mouillée sur la pointe Ouest du banc de Soren-Jessen.

Les bouées et les marques blanches indiquent le côté Nord, les bouées et les marques noires le côté Sud du canal, depuis la bouée Peacock jusqu'à la rade de Fano.

DÉCÈS.

23 novembre. — François-Edmond Coste, né à Miquelon le 23 novembre 1866.

## NOUVELLES MARITIMES.

### Mouvements du Port.

BATIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Navires étrangers. (Goëlettes anglaises):

Le 12 décembre. — *Hoice*, cap. Moore, ven. de St-Jean (en rel.).

Le 13 décembre. — *Frank*, cap. Gawlen, ven. de Charleston (en rel.).

Le 15 décembre. — Amér. *Léonard*, cap. Mc Kinjaie, ven. de Gloucester (en rel.); — *Marguerite*, cap. Mc Donald, ven. de l'île du Prince Edouard, (pommes de terre); — *Sisters*, cap. Dawlin, ven. de St-Jean (en rel.).

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations:

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

Navires métropolitains:

Le 13 décembre. — Br. *Auguste*, cap. Guérin, all. à la Guadeloupe (morue sèche).

Le 14 décembre. — *Espiègle*, cap. Vincent, all. à la Martinique (morue sèche); — *Impératrice*, cap. Demoncuit, all. à St-Malo (produits divers).

Navires étrangers. — Goëlettes anglaises:

Le 12 décembre. — *Hoice*, cap. Moore, all. à l'île du Prince-Edouard.

Le 13 décembre. — *Frank*, cap. Gawlen, all. à la baie de Fortune.

Le 15 décembre. — Goël. am. *Léonard*, cap. Mc Kinjaie, all. à la baie de Fortune; — *Sisters*, cap. Dawlin, all. au havre Breton.

## A VENDRE SUR SAISIE.

A l'audience publique du tribunal civil de première instance de cette colonie, devant M. Anthoine, président,

La goëlette *COURAGEUSE*, du port de 29 tonneaux 64 cent., [ancrée dans le Barachois avec ses accessoires, désignés dans le cahier des charges, clauses et conditions auxquelles sera consentie la vente, lequel cahier des charges est déposé au greffe dudit tribunal.

La saisie a été faite au nom des sieurs Beust père et fils, négociants, demeurant en cette île, contre la dame veuve Benjamin VIGNEAU, domiciliée à Miquelon, pour une somme capitale de six mille quarante francs cinquante-trois centimes, dont la condamnation a été prononcée contre la dame veuve Benjamin Vigneau, au profit des sieurs Beust

éclair d'intelligence avait à ce dernier mot traversé ses yeux. Quand je me trainais à tes genoux pour te demander l'honneur et la vie, je te criais aussi grâce, moi! Grâce pour ma mère, pour mon enfant... notre enfant, Pierre! C'était pour eux que je te criais pitié! pitié!... Tu les as tués.

— Ah! pardon!...

— Et le voilà aujourd'hui à mes pieds! C'est lui maintenant qui me crie pardon!...

L'expression de désespoir qui détraquait toute cette figure sembla faire place à une émotion plus douce.

« Eh bien! oui... je suis bonne!... Oh! oui... si Dieu a mis de la dureté dans vos cœurs à vous, hommes, c'est dans nos cœurs de femme qu'il a mis la pitié: oui, Pierre, le ciel en est témoin, avant que nous mourrions, je te pardonne. »

Et, prononçant ces mots, elle se précipita sur le malheureux. En vain, dans une étreinte convulsive, voulut-il se retenir au roc, les parois du rocher s'échappèrent de ses doigts sanglants. Julie, tremblante, dans une des cavités de la falaise, le vit rouler, bondir de saillie en saillie, et se briser sur les récifs avec le cadavre de la folle.

FIN.

FULGENCE GIRARD.



