

Feuille Officielle

DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES. 3 FRANCS.
CHACQUE 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.

NUMÉRO 21.

JEUDI 23 MAI 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE.

Règlement général du 7 Novembre 1866 sur :
1^o L'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes; 2^o L'inscription maritime; 3^o Le recrutement de la flotte; 4^o La police de la navigation; 5^o Les pêches maritimes.

(Voir les numéros 16-20).

Art. 188. La visite obligatoire d'un bâtiment du commerce français ne doit avoir lieu, aux colonies ou à l'étranger, que s'ils s'agit d'un armement primitif ou d'un réarmement après désarmement, ou encore d'avaries survenues depuis le départ et compromettantes pour la sécurité du bâtiment. Hors ces circonstances, la visite d'un navire venant de France ou de tout autre port d'armement ne peut régulièrement être exigée dans un port colonial ou consulaire, même quand il y prend un chargement.

Art. 189. Lorsqu'un navire armé au cabotage relâche dans un port de France avec un certificat de visite périmé, on doit s'abstenir de le faire visiter, si le navire effectue directement son retour à son port d'armement, à moins qu'il n'y ait lieu de penser, par suite de la déclaration de l'équipage, des chargeurs ou de tout autre intéressé dans l'opération, que le bâtiment ne pourrait, sans danger, entreprendre une nouvelle traversée avant d'avoir subi des réparations. Dans ce cas, les constatations nécessaires pour établir qu'il est en état de tenir la mer devraient être exigées préalablement au visa du rôle.

Les dispositions qui précède sont applicables aux navires armés au long cours qui, après avoir déposé leur cargaison dans l'un des ports de l'Empire, reviennent au port d'armement, avec le même rôle d'équipage, ainsi qu'ils y sont autorisés par l'article 201 ci-après.

25.

Pavillons.

Art. 190. Le pavillon français est porté à la poupe, et, à défaut de mât de pavillon, à la corne d'artimon.

Un pavillon spécial, conforme au modèle annexé au règlement du 3 décembre 1817, est affecté à chacun des arrondissements maritimes. — Le pavillon d'arrondissement est porté en tête du grand mât.

Les armateurs des navires et autres bâtiments sont tenus de faire connaître au bureau de l'inscription maritime les *marques de reconnaissance* dont ils veulent faire usage, et ils ne peuvent les employer qu'après en avoir fait la déclaration, qui est enregistrée et mentionnée sur le rôle d'équipage du navire.

La marque de reconnaissance est hissée en tête du mât de misaine.

Sur les rades françaises et étrangères, le plus ancien des capitaines des navires de commerce réunis au même mouillage peut arborer au mât de misaine une flamme aux couleurs nationales.

La flamme n'est arborée en aucune circonstance par les navires de commerce, sauf le cas où ils sont frétés pour le service de l'État.

26.

Rôle d'équipage et permis de navigation.

Art. 191. Le rôle d'équipage est obligatoire pour tout bâtiment exerçant la navigation maritime.

Il énonce : le nom du navire, le port où il est attaché, ses folio et numéro d'enregistrement, son tonnage, le lieu et l'époque, de sa construction, le nom du propriétaire et celui de l'armateur, le genre de navigation qu'il doit effectuer; les noms et prénoms, la filiation, le lieu et l'époque de la naissance, le domicile, le signalement, le quartier, les folio et numéro d'inscription, le garde au service, la qualité à bord du bâtiment et les con-

ditions d'engagement de toutes les personnes composant l'équipage.

Le rôle d'équipage n'est point exigé pour les embarcations uniquement employées à l'exploitation des propriétés rurales, fabrique, usines et biens de toute nature, situés dans les îles et sur les rives des fleuves et rivières dans leur partie maritime, et même en dehors des embouchures, conformément à l'article 38 du présent règlement.

Ces embarcations reçoivent un simple permis de navigation.

Les embarcations attachées comme annexes à un autre bâtiment sont dispensées de tout rôle ou permis.

Art. 192. Les yachts et bateaux de plaisance, quels que soient leur tonnage et leur destination, sont dispensés du rôle d'équipage et de toutes les obligations qui s'y rattachent.

Ils sont munis d'un permis de navigation, qui peut être délivré par l'autorité maritime au propriétaire, sans que celui-ci ait à produire un certificat constatant que son navire a été visité.

Art. 193. La délivrance du rôle d'équipage n'a lieu lors d'un premier armement, que sur la production de l'acte de francisation.

La délivrance du permis de navigation a lieu sur la production du congé de mer de l'embarcation, et, pour les yachts de plaisance au-dessus de dix tonneaux, sur la production de l'acte de francisation spécial qui leur est délivré.

Art. 194. Lorsque les commissaires de l'inscription maritime ne peuvent relater sommairement, en raison de leur nature ou de leur étendue, les conditions d'engagement sur le rôle d'équipage, ces conditions y sont annexées au moyen de feuilles spéciales qu'ils signent et sur lesquelles ils apposent leur cachet.

Art. 195. En expédiant les bâtiments du commerce, ils indiquent dans le visa des rôles le nombre d'hommes qui leur est présenté,

FEUILLETON.**NAUFRAGE****DE L'HERMAPHRODITE (1).**

L'OURAGAN.

Le lendemain, à cinq heures du matin, le capitaine allait quitter sa couche. Tout d'un coup il s'arrêta, retenant son haleine, dans cette attitude si vivante de l'homme qui écoute avec anxiété. Le vent sifflait contre les aissantes de la maison; il était encore faible; il ne donnait que distance en distance par rafales, et s'annonçant de loin. Bientôt par une sorte de magnétisme involontaire exercé sur le corps qui la touchait, sa femme s'éveilla brusquement, et, se dressant près de lui, se mit aussi à écouter. « Bah ! dit-elle, ce n'est rien ; » et elle le tira par la main ; mais lui résista, et tout-à-coup

descendant du lit, il se mit à se promener dans la chambre, faisant trembler le mince plancher des îles sous ses pas; elle, l'entendant marcher, se blottissait toute tremblante sans savoir pourquoi et comme s'il eût fait froid. Le vent grossissait; le capitaine s'arrêtait souvent; elle n'osait parler, mais croyait que c'était toujours pour écouter. Un moment, il arriva près du lit; elle sentit qu'il voulait l'embrasser, et voulut, caressante, lui jeter les bras autour du cou. Son joli bras droit, sans manche, frappa contre quelque chose qui l'écorcha cruellement;... elle s'élança du lit promptement comme l'éclair : c'était l'épaulette de son mari qu'elle avait rencontrée. « Tu ne partiras pas !... dis-moi que tu ne partiras pas ! — Mon amie, ce n'est rien, c'est seulement pour éloigner mon bâtiment de la côte... Allons, adieu;... ce n'est rien, mon amie. — Et moi, je te dis que c'est beaucoup;... je te dis que c'est comme a commencé celui de 1813; je te dis que tu ne partiras pas. »

Et courant à la fenêtre, elle l'ouvrit pour montrer la violence de l'ouragan qui grandissait de minute en minute. L'imprudente fut presque renversée, et, sans la vigueur du capitaine, qui referma la croisée, le vent, s'engouffrant dans la chambre, en eût infailliblement enlevé le toit. « Tu vois bien qu'il vient de terre, dit le mari; il faut en profiter pour prendre le large; alors il n'y aura aucun danger; allons, adieu ! » Si douce que fût cette voix, elle reconnut à ces derniers mots la voix du maître.

Alors aussi ce ne fut plus la femme aimée et puis-sante qui parla, ce fut une esclave criant pitié.

« Oh ! j'en mourrai !... tu vois bien que j'en mourrai, si tu pars !... Ce bâtiment n'est pas plus grand que la main;... j'ai peur !... reste avec moi... Tu veux un garçon, je te promets de te donner un garçon ; » et elle lui embrassait les genoux, le serrait dans ses bras, se collant après lui, froissant contre le rude uniforme son corps presque nu, meurtrissant son ventre de mère; elle allait dans toutes les langues qu'elle savait, cherchant les mots les plus puissants sur le cœur d'un homme, l'anglais, le français, le créole, délicieux parler dans une bouche de femme, avec ses sons inachevés et trainants comme ces mots d'amour qu'on ne peut finir... Elle se tordait, lui jetant toutes ces phrases : « Reste, reste avec moi, my beloved !... Chai zanmi, pas quitté femme, ou l'en prie ; je ferai tout ce que tu voudras... Not sail;... not abandon your dear wife... Une heure !... que le vent soit apaisé un peu seulement... Baille femme ou you hai, chai. » Et quand les rafales tombaient sur la maison, elle se pressait plus serrée contre lui, disant, comme un enfant : « Oh ! j'ai peur ! » Lui !... ah ! lui, ses lèvres tremblaient; un affreux combat se livrait en son âme; si fort qu'elle le tint, et si pressé, un spectre horrible se dressait entre eux. Le devoir, le terrible devoir militaire était là, interceptant ses baisers, arrêtant ses paroles; il était là, d'une main broyant l'épaule dans sa pression de fer; de l'autre,

(1) Voir le n. 20 de la FEUILLE OFFICIELLE.

et, s'il y a lieu, la destination des bâtiments, suivant la déclaration des capitaines.

La même formalité est remplie à chaque voyage.

Art. 196. Les commissaires de l'inscription maritime constatent sur les rôles, par des apostilles soigneusement écrites, sans aucune abréviation et dûment signées, tout ce qui se rapporte à l'embarquement, au débarquement, etc., des individus qui y sont inscrits.

Si le mouvement s'opère dans une localité ou il n'est pas possible de le constater, l'apostille en est faite dans le premier port de relâche du bâtiment où réside une autorité française, soit maritime, soit consulaire.

Lorsqu'il y a erreur dans les apostilles, la rectification qui en est faite doit être signée par qui de droit.

Art. 197. Les avances ou à-compte payés en cours de voyage pour achat d'effets ou pour toute autre cause, doivent être autorisés et apostillés sur les rôles d'équipage par les commissaires de l'inscription maritime ou par les consuls devant qui ils sont payés, et certifiés par leur signature ou, à défaut, par celle des agents qui les remplacent.

Dans le cas où les avances ou à-compte seraient payés dans un lieu où il n'existe pas d'autorité française, mention en serait faite sur le livre du bord avec la signature du marin ou, à défaut, avec celle de deux des principaux de l'équipage.

Les gages et loyers de l'équipage sont constatés par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

Afin de faciliter les opérations de désarmement et d'épargner aux armateurs les frais de feuilles de rôle spéciale, le désarmement peut être sur le rôle même d'armement.

Au désarmement, les commissaires de l'inscription maritime ne doivent admettre que les sommes régulièrement apostillées.

Art. 198. Lorsque des marins sont débarqués avant le désarmement du navire, le commissaire de l'inscription maritime en France et aux colonies, ou le consul en pays étranger, prend les dispositions voulues pour garantir le paiement des loyers acquis.

Art. 199. Les rôles d'équipage des bâtiments armés au long cours ne sont renouvelés, sauf l'exception mentionnée à l'article suivant, qu'au retour du navire en France, sans préjudice toutefois de la validité des engagements des marins, lorsque des conventions spéciales assignent une plus longue durée à ces engagements.

Art. 200. Les rôles des paquebots transatlantiques peuvent n'être renouvelés que tous les six mois; mais il doit être stipulé que l'équipage recevra un mois d'avance sur ses

salaires, lesquels sont réglés au retour de chaque voyage.

Art. 201. Tout navire au long cours rentrant en France dans un port autre que son port d'armement peut, sans nouveau rôle et avec un simple visa, se rendre dans ce dernier port, sous la seule condition qu'il sera procédé auparavant au règlement des salaires acquis à l'arrivée en France.

Art. 202. Les rôles des bâtiments et embarcations armés pour le cabotage, le bornage et la petite pêche sont renouvelés tous les ans, sans préjudice de la durée de l'engagement des marins.

Le renouvellement des permis de navigation a également lieu à l'expiration de chaque année.

Lorsqu'un navire armé au cabotage relâche dans un port de France avec un rôle d'équipage ayant un an de durée, on doit s'abstenir de procéder au renouvellement de ce rôle si le navire fait ensuite directement son retour à son port d'armement.

Art. 203. Si un navire armé au cabotage relève d'un port étranger pour un voyage au long cours, l'expédition est faite par le consul au moyen d'un visa sur le rôle d'équipage, à la charge par les intéressés de remplir toutes les formalités voulues pour la navigation au long cours.

Dans les ports de France, cette transformation peut également être opérée par un simple visa des commissaires de l'inscription maritime, apposé sur le rôle du bâtiment.

§ 7.

Capitaine, maître ou patron.

Art. 204. Aucun navigateur ne peut être admis au commandement des navires du commerce que sous les conditions suivantes :

Pour les navires armés au long cours, s'il n'est porteur de son brevet de capitaine ;

Pour les navires armés au cabotage, s'il ne produit un brevet de maître au cabotage ;

Pour les navires et bateaux armés au bornage, s'il n'est définitivement inscrit et s'il ne réunit 60 mois de navigation ;

Pour ceux qui sont armés à la petite pêche, s'il n'est inscrit à titre définitif.

Toutefois les maîtres au cabotage sont autorisés à commander, concurremment avec les capitaines au long cours, les bâtiments affectés à la pêche de la morue à Terre-Neuve.

Les navires armés pour la même pêche sur les côtes d'Islande peuvent être commandés par de simples patrons pêcheurs ayant satisfait à un examen particulier.

Les patrons pêcheurs de la Manche sont autorisés à réexporter leurs produits de pêche en Angleterre sans être assujettis à un armement au cabotage.

Art. 205. Indépendamment de l'acte de

francisation, du congé et du rôle d'équipage, qui établissent la nationalité du navire, le capitaine est tenu d'avoir à bord :

Les procès-verbaux de visite ;

Un inventaire des objets de gréement et de mobilier.

Une patente de santé, quand il y a lieu ;

Un exemplaire de la loi du 24 mars 1852 ;

Un exemplaire de l'instruction du 2 juillet 1828 sur les actes de l'état civil ;

Un registre où sont mentionnés les principaux événements du voyage et tout ce qui pourrait donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à former.

Le capitaine, tient, en outre, un livre spécial dit *livre de punitions*.

Art. 206. Le capitaine, maître ou patron est tenu, sauf le cas d'empêchement de force majeure, de remettre dans les vingt-quatre heures de son arrivée son rôle d'équipage au bureau de l'inscription maritime, sous peine de l'amende édictée par l'article 83 de la loi du 24 mars 1852.

Néanmoins, les patrons des bateaux armés pour la pêche du poisson frais et ceux qui naviguent avec un simple permis ne sont pas astreints à l'obligation de déposer leurs rôles ou permis à chaque voyage. Ils doivent seulement les remettre aux agents de la marine chaque fois qu'ils en sont requis.

Art. 207. Le capitaine, maître ou patron remet, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, au bureau des douanes l'acte de francisation et le congé, qui y restent déposés jusqu'au départ du bâtiment.

Il dépose également l'inventaire du mobilier du navire.

Art. 208. Tout capitaine d'un bâtiment du commerce qui, au moment de son départ d'un port étranger, laisse dans les hôpitaux des hommes de l'équipage tombés malade pendant le voyage, est tenu de pourvoir aux frais de maladie, ainsi qu'à la dépense nécessaire pour mettre ces hommes en état de se rendre dans leurs foyers ou pour subvenir, en cas de mort, à leur sépulture. Il dépose, à cet effet, une somme suffisante ou fournit une caution solvable qui s'engage à remplir lesdites obligations.

Art. 209. Tout capitaine, maître ou patron, ou tout individu qui en fait les fonctions, est tenu, sur la réquisition de qui de droit, d'exhiber son rôle d'équipage, sous peine de l'amende édictée par l'article 3 de la loi du 19 mars 1852.

Tout capitaine, maître ou patron qui refuse d'obéir aux ordres relatifs à la police de la navigation, émanant des autorités de la marine, ou qui outrage les officiers, fonctionnaires et agents de la marine par paroles, gestes ou menaces dans l'exercice, de leurs fonctions ou à l'occasion de cet exercice encourt les

faisant sonner les squelettes des capitaines anglais pendus aux grandes vergues, avec ces mots : *lâcheté ! désertion !* Il était là, lui montrant les capitaines français, les yeux bandés, à genoux sur le pont de l'amiral, avec ce terrible écriteau sur la poitrine : *lâcheté ! désertion !*... Et, à sentir cette main satanique qui brûlait l'épaule, il lui semblait qu'elle y écrivait aussi : *lâcheté ! désertion !* Son bâtiment !... c'était une autre femme, une femme à laquelle l'Etat l'avait marié, à laquelle il n'avait pas promis fidélité et protection devant un prêtre et sur un livre. Non sans doute ! Mais c'était sur l'honneur, devant son pays, qu'il avait juré de s'y clouer comme le pavillon à la corne dans un combat à mort ; de le défendre à mort contre l'eau, la terre, le feu !... Et tout cela sous peine d'être balaféré de ce stigmate infâme : *lâcheté, désertion*. « Un homme ne peut donc jamais mourir à l'heure qu'il faut ! »

Toutes ces idées s'entrechoquaient dans sa tête, plus tourbillonnantes que l'ouragan ; et cependant il était là, immobile... Pour avancer, il lui faudrait écraser la malheureuse qui se roulait à ses pieds...

Un moment elle se tut : c'était entre deux rafales ; en sorte qu'il y eut une manière de silence, comme celui du président des assises quand il dit : *Condamné... à mort*. Elle attendait son arrêt. Alors, à la faveur de ce silence, un bruit nouveau commença à se faire entendre ; il arrivait, lointain et sourd comme un tonnerre éloigné, continu et frémissant, comme une cataracte qui saute de six

cents pieds ; et cependant ce n'était ni le tonnerre qui grondait, ni une cataracte qui sautait. L'oreille du marin comprit la mer. En ce moment l'ouragan revint, se ruant sur la maison de bois, si furieux, qu'il la fit craquer dans ses joints jusqu'aux dernières chevilles ; et ce craquement, ce fut comme celui d'un navire qui touche ; ce craquement, qui guérit les malades, fait confesser les matelots, et rendrait la vie au capitaine s'il était mort...

Alors le marin bondit. Je ne sais si ce fut le ciel ou l'enfer qui lui jeta cette idée : « Ecoute... — Eh bien ! — Reste là, dit-il, je m'arrêterai chez ton père en descendant, et s'il me dit de remonter, je remonterai... » Elle vit bien qu'il fallait le laisser partir... Il la reporta dans le lit, et appela des nègres, qui passèrent des cordes dans les chevrons pour empêcher le toit de s'enlever.

Il sortit donc et regarda le temps. Il partit. On eût dit qu'il avait peur ; il ne voyait, n'entendait, ne remarquait rien... Et pourtant c'était une étonnante chose que cet ouragan !

Allez donc vous faire attacher aux mâts pour voir une tempête, et faire un mauvais tableau... Une tempête !... par mon âme ! misérable pochade qu'une toile où l'on ne voit que la mer ! C'est un ouragan d'Amérique qu'il faut voir ; c'est un coup de vent aux Antilles. Vous aurez la mer avec ses lames que vous aimez tant ! vous l'aurez avec ses vaisseaux qu'elle avale et vomit, ses oiseaux et ses débris qui sont partout ! mais vous aurez de plus ces

arbres qui tombent, se déchirent, jetant au vent leurs branches lancées comme des boulets ramés, et ces palmiers avec leurs fronts dépouillés, leurs têtes élancées et pointues, et ce vent qui les renversera. Qui résisterait à ces rafales ainsi entrecoupées et saccadées ? C'est une terrible toux !... c'est le rale de la mort du monde... Il ne manque que la trompette ; les quatre anges auraient peur !... Et la terre donc, on dirait qu'elle est ivre ; on dirait qu'elle se prend de gaieté à cette odeur de désastre : voyez-la se mouvoir inégale et chancelante, renversant quelque chose à chaque moment, maisons, sucreries, moulins ! Eh bien ! de toutes ces choses, cet homme ne voyait, n'entendait, ne remarquait rien ; seulement, de temps en temps, lorsque les arbres, se courbant ou se déracinant, lui annonçaient de loin la rafale qui lui arrivait sus, comme s'il eût parlé à son équipage, il se criait à lui-même : « Holà, veille !... » Puis il se jetait ventre à terre pour ne pas être emporté ; et, au milieu de cette scène qu'on ne peut décrire, véritable bacchanale de la création, orgie, où la nature crie, danse, se déchire, tombe et chancelle ; par cette épouvantable générale qui cadennassait les fenêtres, enchaînait les toits au parquet, et faisait trembler les animaux au fond de leurs trous, c'était une étrange chose que cet homme se débattant contre l'ouragan.

Il s'arrêta une fois ; c'était sur un coteau qui flanquait le morne ; il y resta une minute, une seule !

peines prononcées par l'article 85 de la loi du 24 mars 1852.

Art. 210. Les fautes de discipline, délits et crimes commis à bord des bâtiments du commerce par les gens de l'équipage ou les passagers sont réprimés ou constatés par le capitaine dans les formes déterminées par la loi du 24 mars 1852.

Si le capitaine est lui-même coupable d'un délit ou d'un crime, le commissaire de l'inscription maritime procède à son égard conformément aux prescriptions de la même loi.

Art. 211. Le capitaine qui tombe malade dans le cours du voyage est payé de ses loyers, traité et pansé au compte de l'armement.

Les capitaines sont, comme les hommes de l'équipage, admis dans les hôpitaux de la marine sur un billet du commissaire de l'inscription maritime.

Art. 212. Le capitaine qui perd son bâtiment dans le cours du voyage doit, à son arrivée dans un port, faire, tant au bureau des douanes et à celui de l'inscription maritime que devant le juge du lieu, la déclaration des événements de son voyage. Cette déclaration est affirmée par l'équipage. Dans tous les cas de naufrage, d'échouement ou d'avaries graves, il est en outre procédé, par les soins de l'administration de la marine, à une enquête dont le procès-verbal est transmis au ministre de la marine et des colonies.

§ 8.

Officiers du navire.

Art. 213. Pour la navigation au long cours, les armateurs et capitaines ne peuvent embarquer comme seconds que des marins âgés d'au moins vingt et un ans et ayant quarante-huit mois de navigation.

Les lieutenants doivent être âgés de dix-huit ans au moins et avoir douze mois de navigation.

Le mécanicien en chef et les mécaniciens chargés en sous-ordre de la direction de la machine ont rang d'officier.

§ 9.

Chirurgien.

Art. 214. Les navires du commerce expédiés pour le long cours, autres que ceux à destination des pêches de la baleine ou du cachalot et de la morue, ne sont tenus d'avoir un chirurgien que s'ils reçoivent à bord cent personnes, tant hommes d'équipage que passagers.

Les bâtiments affectés à la pêche de la baleine ou du cachalot ne sont assujettis à l'obligation d'avoir un chirurgien que si leur équipage est de vingt hommes, non compris les mousses.

Ceux qui sont expédiés pour la pêche de la morue ne sont assujettis à la même obligation que si leur équipage est de quarante hommes, non compris les mousses.

§ 10.

Equipage.

Art. 215. Il est embarqué un mousse à bord de tout bâtiment ou de toute embarcation employé à la navigation ou à la pêche maritimes ayant plus de deux hommes d'équipage.

L'embarquement d'un second mousse est obligatoire à bord de tout bâtiment et embarcation ayant vingt hommes d'équipage, non compris le premier mousse.

Il est embarqué un troisième mousse à bord de tout bâtiment ayant trente hommes d'équipage, non compris les deux premiers mousses, et ainsi de suite en continuant à calculer par dizaine d'hommes complète.

Toutefois, les armateurs ont la faculté d'embarquer en remplacement de mousses, et dans la proportion ci-dessus déterminée, des novices âgés de moins de dix-huit ans, tant à bord des navires armés pour le long cours et les grandes pêches que sur les bâtiments et bateaux affectés au cabotage et à la petite pêche.

Art. 216. Le capitaine forme l'équipage du navire, choisit et loue les matelots et autres gens de l'équipage. Il est néanmoins tenu de se concerter avec les propriétaires, lorsque ceux-ci sont sur les lieux.

Art. 217. Le capitaine, maître ou patron, présente au bureau de l'inscription maritime les gens de mer et autres qu'il a engagés pour être inscrits sur le rôle d'équipage et ne peut, sous peine de l'application de l'article 4 de la loi du 19 mars 1852, embarquer que ceux qui y ont été inscrits.

Art. 218. Les marins qui, par suite d'un jugement de condamnation, se trouvent placés sous la surveillance de la haute police, ne peuvent s'embarquer sans une autorisation régulière de l'autorité civile.

A continuer.

Par dépêche ministérielle en date du 18 avril 1867, une prolongation de congé de trois mois a été accordée à M. D'Heureux, commissaire-adjoint de la marine, contrôleur colonial aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

DÉCISION portant interdiction de débiter des bois-sous aux soldats de la Compagnie de discipline.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

DÉCIDONS :

A l'arrivée des soldats de la Compagnie de discipline de la marine et jusqu'à ce

qu'il en soit autrement ordonné, il sera interdit de donner ou vendre à boire en ville à ces soldats, sous peine, contre tout débitant de boissons, de retrait de sa licence.

L'Ordonnateur est chargé d'assurer l'exécution de la présente décision, qui sera communiquée et enregistrée partout où besoin sera.

Saint-Pierre, le 20 mai 1867.

V. CREN.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé sur la rade de Saint-Pierre, le 17 mai, à 5 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis du 26 avril.

Cette goëlette est repartie pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le samedi 18 mai 1867, à midi.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

SERVICE DES HOPITAUX.

AVIS

Il sera procédé le lundi 3 juin 1867, à 2 heures de l'après-midi, dans le cabinet de l'Ordonnateur, en présence et avec le concours de qui de droit, à l'adjudication, sur soumissions cachetées, de la quantité

d'HUILE DE FOIE DE MORUE

nécessaire aux hôpitaux de la marine des ports de France, pendant l'année 1868, savoir :

Huile blanche. . . 550 kilog.
Huile brune . . . 2,300 —

Il n'est point déterminé de prix de base.

Les offres seront déposées cachetées dans la boîte des adjudications avant l'ouverture de la séance.

Ces huiles devront être de première qualité sans aucun mélange et obtenues : l'huile brune par la fermentation putride, à terre, dans un hangar ou magasin, l'huile blanche, soit par la désagrégation des foies, soit au bain-marie, soit à la chaleur sèche à 100°.

Elles devront être parfaitement filtrées avant leurs mise en fûts.

Ces fûts devront être en bois de chêne, bien conditionnés et munis chacun de huit cercles en fer, ils seront marqués sur le fond : « îles Saint-Pierre et Miquelon. — Envoi à l'hôpital maritime de . . . » sur l'autre : « Huile de foies de morue (brune ou blanche), net, — tare, — brut. »

La livraison devra se faire le 5 septembre prochain, au plus tard.

et il manqua de devenir fou. Il vit la mer ; il la vit terrible et montagneuse sur le rivage, se déchirant et se dressant toute blanche contre les rochers. *L'Hermaphrodite*, son bâtiment, le bâtiment que l'Etat lui avait confié, il était là, suppliant de son pavillon et de ses vergues en berne, criant détresse de ses caronades dont on voyait à peine le feu, car la détonation, le vent l'emportait à l'horizon ; tremblant de toutes ses vergues, fouettant l'air de ses mâts, poussé et repoussé qu'il était, et par les lames qui venaient du large, et par les renvois de terre ; le marin vit tout cela, et quelques minutes après il fut au bord de la mer.

La première chose qui frappa ses yeux fut la chaloupe qui l'avait porté la veille, tirée sur le rivage ; il crut d'abord que son second lui avait envoyée ; mais ne voyant pas les hommes qui la montaient, une autre idée lui vint, et il fronça les sourcils : ses matelots avaient passé la nuit à terre ! Cependant il voulut profiter de cette infraction à la discipline ; il courut frapper à la porte d'un cabaret voisin ; on lui répondit à travers la porte qu'on n'avait pas vu ses gens. Il revint à la chaloupe, poussant, à plusieurs reprises, un cri particulier, connu de son équipage. Comme le canon de *L'Hermaphrodite*, sa voix fut balayée par le vent.

Et la mer grossissait toujours, et venait le moment où il faudrait désespérer de gagner le bord. C'était la moitié de son équipage...

Alors il se prit à se tourmenter d'une pitoyable

manière ; il les appelait de toutes ses forces, et telle était son émotion, qu'il y avait dans cette voix, si fière et justement irritée, quelque chose de suppliant ; il les nommait chacun par leur nom, écoutait après chaque nom ; puis il répétait, puis écoutait encore... Personnel...

Cependant, tout à coup la porte d'une case voisine, auprès de laquelle il était, s'ouvrit doucement (le pignon avait protégé sa voix) ; un nègre avançait lentement la tête ; il y avait sur cette large et musculeuse figure un plaisant mélange de curiosité et de peur. Il croyait sans doute voir un zombi sous la forme d'un *gros chien blanc*, riant aux éclats du beau temps qu'il faisait, ou la diablesse dansant la *bamboula*. À peine l'uniforme le rassura-t-il ; sa première idée fut de regarder si ses pieds n'étaient pas de bouef ou de cabri. Il n'avait pas fini cet examen, que le capitaine était près de lui. « Il faut me mener à bord de cette goëlette ! » Le noir jeta les yeux sur le temps, et pour toute réponse il laissa échapper ces deux exclamations qui leur sont ordinaires pour marquer l'étonnement : la première, *gutturale*, l'autre sur une corde tout à fait élevée : *haun !... eh ben !...* Puis il partit de ce rire silencieux dont parle Cooper. Le capitaine tira un doublon de sa poche.

« Si tu trouves deux compagnons pour me conduire, vous gagnerez chacun un doublon. »

Le nègre rentra et reparut avec deux gaillards pour le moins aussi robustes que lui. Le doublon

fut de nouveau montré ; alors, celui qui avait d'abord paru étonné de la proposition, dit, avec ce ton de certitude qu'ils montrent si bien : *naoumenen* (nous vous mènerons) ; les autres répétèrent de même : *naoumenen*.

LA VEUVE.

Un homme, qui prenait intérêt au commandant de *L'Hermaphrodite*, l'oncle de sa femme, n'avait pas perdu le bâtiment de vue dès le matin. La position de sa maison, plongeant sur la rade, le mettait à même d'en voir tous les mouvements. Muni d'une excellente longue-vue, il en suivait toutes les oscillations, les voyant se presser avec anxiété, comme le médecin, la main sur un bras, compte les pulsations d'un poulx qui, quelquefois, court de plus en plus vite à mesure qu'il avance vers le néant... Il ne pouvait trop s'étonner de voir le bâtiment mouillé à cette heure, et il faisait mille conjectures sur cette inexplicable conduite d'un marin dont il connaissait l'expérience, lorsqu'il vit, sur la crête d'une lame, un canot se débattant contre les vagues ; trois nègres tenaient les avirons, et derrière, assis à la place du patron, était un homme dont il ne put voir la figure, tant il était penché sur sa pagaie.

(La suite au prochain n°.)

FRANCE MARITIME.

Le cahier des charges, est déposé au secrétariat de l'Ordonnateur, où toute personne peut en prendre connaissance.

Saint-Pierre, le 20 mai 1867.

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

PARTIE NON OFFICIELLE.

EXPLORATIONS EN AFRIQUE.

M. Charles Girard, ancien officier, parti de Rochefort au mois de mai dernier, à la tête d'une mission scientifique, pour la côte occidentale de l'Afrique, est arrivé après bien des péripéties dans le pays du Nouveau-Calibar, sur les rives du Niger, le 10 novembre suivant. C'est de là qu'il a écrit une lettre qu'on nous communique et dont nous extrayons quelques passages :

« A bord du *Joseph-Léon*, devant le village du Nouveau-Calibre, 22 novembre 1866.

« Jamais navire européen n'est venu où je suis. Je n'ai plus ni cartes ni plans pour me guider dans ce méandre que l'on nomme le delta du Niger. Aussi je fais observations sur observations; en ce moment, je commence l'hydrographie du fleuve. Cette carte fera partie de l'ouvrage que je me propose de publier à l'issue de ma campagne.

« Mon personnel est en somme assez nombreux pour un navire comme le *Joseph-Léon*, qui ne jauge que 22 tonneaux, et bien que composé d'éléments hétérogènes, il marche comme par enchantement. En somme, n'étaient les moustiques, je me trouverais aussi heureux qu'on peut l'être dans un pays aussi pauvre et aussi éloigné de sa chère patrie.

« Le village du Nouveau-Calibar est un amas de huttes construites en bois debout, sans équarrissage, et recouvertes avec des nattes de palmiers. Les habitants sont pauvres, car le pays ne produit rien; ils sont plutôt doux que cruels, cependant ils sont anthropophages. Jadis ils faisaient la traite des esclaves et partant étaient assez riches. De nombreux canons en fer, qui jonchent les rues et la place, indiquent leur ancienne importance. Ils vivent presque continuellement dans leurs pirogues, qui atteignent jusqu'à quinze mètres de longueur. Ces pirogues sont armées avec de vieux perriers de fonte et de fer et une grande quantité de fusils à pierre qui, chose curieuse, sont tous de provenance française. Ainsi j'ai revu avec plaisir les fusils que nos pères ont portés dans les guerres du premier Empire et les gabriquets de nos vieux grenadiers de la garde.

Les naturels sont continuellement en guerre avec leurs voisins les *kreaks-men*, ainsi qu'ils les appellent. Ces guerres consistent à se prendre réciproquement le plus d'hommes possible pour les vendre dans l'intérieur comme esclaves. Les chefs traitent de l'huile de palme avec les Anglais.

« Leur roi Will m'a très-bien reçu, et j'ai l'honneur d'être l'ami de l'un de ses frères, le prince Bob, à qui je remettrai cette lettre pour qu'elle te parvienne, et qui se charge d'aller à Bonny chercher ma correspondance pour me la faire arriver jusqu'à Boussa.

« Avant-hier j'ai assisté à un grand conseil de guerre présidé par le roi. — Une pirogue montée par quatre *kreaks-men*, avait chaviré sur la côte; il s'agissait de savoir ce que l'on ferait de ces prisonniers du hasard. Les a-t-on mangés? Je l'ignore. Le prince Bob, qui est venu dîner avec moi à bord le lendemain, m'a assuré qu'on les avait rendus à leur pays.

« Les habitants du Nouveau-Calibar sont tous mendiants, et les nombreuses visites qu'ils ont faites et qu'ils font encore à mon bord n'ont d'autre but que de venir goûter mon eau-de-vie. Leur religion est le fétichisme. Dieu est nommé chez eux *Jewjew* (prononcez) *Djoudjou*. Beaucoup de choses sont Jewjew : un pot, une pile d'assiettes, un igname, différents oiseaux, un bâton avec un morceau de calicot blanc... J'ai visité le grand

temple, qui est une hutte un peu plus grande que les autres; j'y ai remarqué des gravures françaises et anglaises, le camp des volontaires anglais à Wimbleaou en 1864, des pages déchirées du *Punch* (*Charivari*) anglais, une tabatière de la forêt Noire, trois ou quatre statues d'Entrave et les chaudières de quelque navire perdu sur la côte. Ils adorent tout cela. J'ai pris sur un album quelques dessins qui ne manquent pas d'intérêt.

« Hier je suis allé à terre, faire avec mon horizon artificiel, une observation astronomique pour déterminer la position géographique du village. J'avais la permission du roi. Bientôt je me suis vu entouré par une population de 3,000 individus des deux sexes. Ils m'ont tellement tourmenté que je doute fort de l'exactitude de mon observation. A plusieurs reprises, ils ont dérangé mon horizon artificiel; cependant, dès que j'eus braqué mon sextant, une panique subite s'empara de tout le monde et un sauve qui peut général me débarrassa enfin de ces importuns. La cohue a été si forte qu'ils ont renversé la moitié d'un quartier. Je te laisse à penser si nous nous sommes privés de rire, mes hommes et moi. N'ayant pas eu de soleil ni à neuf heures ni à trois heures, je me suis contenté de déterminer, tant bien que mal, la latitude du village, qui serait, sauf erreur, 4° 36' 15" nord.

« Je vais assister au départ du roi, qui se rend à Eboué pour présider l'élection du successeur du monarque de ce pays, qui vient de mourir.

« Il s'en va escorté de cent pirogues au moins, toutes pavoisées, avec les gaffes, les émerillons et les fouines en l'air. C'est un aspect sauvage qui ne manque pas de charme. Les tam-tams, les cornes d'ivoire, véritables oliphants, font un vacarme à rendre sourd un canonier.

« Il est dix heures et demie, la flottille s'ébranle; toutes les pirogues viennent faire le tour de mon navire, non pas pour faire étalage de leurs forces, mais bien pour me demander de l'eau-de-vie, du biscuit ou du lard salé. Je refuse à tous impitoyablement, en alléguant que j'ai épuisé toutes mes provisions pendant la traversée. Les uns s'en vont contents, d'autres font la grimace; mais je m'en inquiète peu, car j'ai pour moi un fétiche qui leur inspire une profonde terreur, un *argumentum ad hominem* devant lequel ils s'inclinent mieux que devant tous les Jewjew possibles; je veux parler de l'obusier de 12 que la marine française a bien voulu mettre à ma disposition.

« Je ne sais aucune nouvelle : nous n'avons pas ici d'Agence Havas. J'ai appris assez vaguement qu'il y avait eu un conflit entre la Prusse, l'Autriche et l'Italie; j'ai su également, mais d'une manière plus certaine, que Jules Gérard s'était noyé dans le Sherboro, fleuve situé près de Sierra-Léone. J'ai vu un anglais qui s'est porté un des premiers sur le lieu du sinistre. Il aurait été pris avec son canot dans des brisants, comme je l'ai été avec le mien devant une entrée de rivière qui n'est pas cotée sur la carte du lieutenant Duval, de la marine anglaise. J'ai appelé ce marigot (terme français), *Marigot du Joseph-Léon*. »

(Moniteur).

NOUVELLES MARITIMES. Mouvements du Port.

BATIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Navires métropolitains :

15 mai. — Trois-mâts *Michel-Emile*, capitaine Aillet, venant de la Martinique, sur lest.

18 mai. — Brick *Emile-Auguste*, capitaine Haige, venant de Sydney, chargée de sel.

20 mai. — Goëlette *Saint-Pierraise*, capitaine Lenormant venant de la Rochelle, chargée de sel.

Navires étrangers :

20 mai. — Goëlette *Superbe*, capitaine Saulnier, venant d'Acadie, chargée de bois de construction; — *Emilie*, capitaine Ellen, ven. de Pichous, ch. de bois de construction. *Passager* : 1 commis négociant; —

Racine, capitaine Robinson, venant de Miquelon; — *Barie-Dagle*, capitaine Dagle, venant de Miquelon.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

Navires métropolitains.

14 mai. — *Gagne-Petit*, patron Périgault, 4,000 morues; — *Mouette*, patron Lessard, 2,500 morues; — *Napoléon IV*, patron Hébert, 9,000 morues; — *Sainte-Claire*, patron Eguay, 16,000 morues; — *Deux-Vague*, patron Lemaire, 10,000 morues; — *Harmonie*, patron Joubé, 3,000 morues; — *Constance*, patron Menier, 3,000 morues; — *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Chevalier, 2,500 morues; — *Flèche*, patron Jacques-Jean, 18,000 morues; — *Colombe*, patron Prevert, 3,000 morues; — *Elisabeth*, capitaine Malard, 26,000 morues; — *Astre-des-Mers*, capitaine Gautier, 11,000 morues; — *Louise*, patron Basquer, 200 morues.

18 mai. — Goëlette *Adèle*, patron Tessier, 20,000 morues; — *Adrien*, patron Garlovas, 16,000 morues; — *Brick Charles*, capitaine Lachet, 12,000 morues; — Goëlette *Hirondelle*, patron Richard, 2,000 morues; — *Marie-Louise*, patron Richard, 4,000 morues; — *Rusée*, patron Lemarchand, 3,000 morues; — *Brick Providence*, capitaine Béré, 2,000 morues; — Goëlette *Emma*, patron Cœuret, 8,000 morues; — *Reine-des-Anges*, capitaine Bruéré, 8,000 morues; — *Sept-Sœurs*, patron Bataille, 2,500 morues; — *Entreprise*, patron Engare, 6,000 morues; — *Josephine*, patron Chopin, 6,000 morues; — *Sea-Lark*, capitaine Gautier, 4,500 morues; — *Brick Louis-Jean*, capitaine Chapon, 1,500 morues; — Goëlette *Catalina*, patron Viselle, 5,000 morues; — *Amitié*, patron Massu, 12,000 morues; — *Marie-Rose*, capitaine Divoire, 6,000 morues.

20 mai. — *Lougre Liberté*, capitaine Plé, 6,000 morues; — goëlette *Gabrielle*, capitaine Piaulé, 24,000 morues; — *Albert*, cap. Quesnel, 12,000 morues; — *Jeune-Auguste*, capitaine Magnan, 16,000 morues; — *Brise*, capitaine Aurel, 28,000 morues; — *Virginie*, patron Bataille, 20,000 morues; — *Eclair*, capitaine Charpentier, 12,000 morues; — *Victorine*, capitaine Rachinel, 20,000 morues; — *Orénoque*, cap. Codion, 7,000 morues; — *Hopeful*, capitaine Nourry, 10,000 morues; — *Etoile-du-Matin*, capitaine Grandais, 8,000 morues; — *Adèle*, patron Riby (Louis), 5,000 morues.

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations :

17 mai. — Goëlette *Violette*, capitaine Chapon, allant à la Guadeloupe.

Allant sur les Bancs de pêche :

Navires métropolitains.

17 mai. — *Brick Astre-des-Mers*, capitaine Gautier; — Goëlette *Elisabeth*, capitaine Mallard.

20 mai. — *Brick Amitié*, capitaine Massu. — *Lougre Liberté*, capitaine Plé.

21 mai. — Goëlette *Victorine*, capitaine Rachinel. — *Jeune-Auguste*, capitaine Magnan.

Goëlettes locales.

15 mai. — *Vague*, patron Lemaire.

16 mai. — *Flèche*, patron Jean; — *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Lechevallier; — *Deux-Marie*, patron Joubé; — *Harmonie*, patron Menier; — *Constance*, patron Lenné.

18 mai. — *Adèle*, patron Texier; — *Adrien*, patron Guerlavas; — *Charles*, patron Sachet; — *Marie-Louise*, patron Richard; — *Jacques-François*, patron Lepeyre; — *Packet Stella-Maris*, patron Gautier; — 20 mai. — *Emma*, patron Cœuret; — *Emile-et-Eugène*, patron Boivin; — *Reine-des-Anges*, patron Bruère; — *Catalina*, patron Visel.

21 mai. — *Sept-Sœurs*, patron Bataille; — *Sea-Lark*, patron Gautier; — *Eclair*, patron Lecharpentier; — *Brise*, patron Horel; — *Virginie*, patron Bataille; — *Marie n° 7*, patron Lafond; — *Albert*, patron Quesnel; — *Joséphine*, patron Chopin; — *Adèle n° 2*, patron Ribay; — *Louise*, patron Pasquier; — *Jeune-Union*, patron Merdrignac; — *Sensitive*, patron Lecœur; — *Hopeful*, patron Nourry; — *Etoile-du-Matin*, patron Grandais; — *Mars*, patron Leblanc (golfe).

22 mai. — *Entreprise*, patron Enguehard.

AVIS.

Messieurs les Débiteurs anglais de la succession de feu Constant DEBROISSE, en son vivant, négociant en cette île, sont prévenus que MM. Frehill, négociants en cette île, quai de la Roncière, et Paturel (André), agent d'affaires, rue de Sèze, sont chargés d'opérer le recouvrement des créances anglaises appartenant à ladite succession, et qu'ils ont seuls qualité pour donner quittances valables des à-comptes ou soldes versés à partir du 18 mai dernier.

En conséquence, tout paiement fait par lesdits débiteurs à toute autre personne et à partir de la date précitée, sera nul et de nul effet.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.