

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

## PARTIE OFFICIELLE.

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

(Voir les numéros 16-21).

Art. 219. Chaque fois qu'un capitaine engage après l'armement des gens de mer et autres, soit en remplacement de ceux qui ont abandonné le bâtiment, qui sont décédés ou qui ont été laissés malades dans les hôpitaux, soit pour toute autre cause, il doit les faire inscrire sur le rôle d'équipage par le commissaire de l'inscription maritime ou par l'autorité consulaire.

Art. 220. Tout capitaine, maître ou patron, avant d'engager un marin, doit s'assurer que ce marin a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué.

Art. 221. Le fait d'avoir sciemment et volontairement embauché un homme appartenant à l'équipage d'un autre navire constitue le délit de complicité de désertion puni par l'article 70 de la loi du 24 mars 1852.

Art. 222. Dans les ports français, les capitaines ne peuvent débarquer ni congédier, avant l'expiration de l'engagement contracté, aucun des hommes de l'équipage, si ce n'est du consentement de celui-ci ou pour cause valable, et, dans tous les cas, avec l'intervention du commissaire de l'inscription maritime, sous peine de l'application de l'article 4 de la loi du 19 mars 1852.

Art. 223. En pays étranger, aucun congédiement ne peut avoir lieu sans l'assentiment de l'autorité consulaire de France. Les contrevenants encourgent également l'application de l'article 4 de la loi du 19 mars 1852.

## FEUILLETON.

NAUFRAGE  
DE L'HERMAPHRODITE<sup>(1)</sup>.

Malgré le peu de prise que donnait le ventre étroit de l'arrière du canot effilé comme un avant, l'ouragan le poussait avec une effrayante rapidité, en sorte qu'arrivé contre le bâtiment, il allait le dépasser, . . . lorsque l'homme de la proue se dressa! . . . Ses mains, jetées contre le navire, s'y cramponnèrent comme deux grappins, et ses pieds mordant au fond de la barque, comme une ancre dans un fond boueux, elle fut collée contre le bord par cette cheville vivante.

Il y eut alors une sorte de discussion; les nègres, hésitant à retourner à terre contre le vent, et ensemble à monter sur le navire prêt à lever l'ancre; . . . le patron, remuant violemment la tête de bas en

NUMÉRO 22.

JEUDI 29 MAI 1867.

## PRIX DE L'ABONNEMENT:

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

211.

*Engagement et loyers des matelots et autres gens de l'équipage.*

Art. 224. Les armateurs, capitaines et maîtres ont une entière liberté pour la composition de leurs équipages.

Ils ne peuvent, toutefois, engager les marins étrangers que dans la proportion fixée par la loi.

Art. 225. Les commissaires de l'inscription maritime ne peuvent régler les conditions des engagements ni exercer aucune autorité à cet égard. Ils doivent laisser une entière liberté aux armateurs, capitaines et gens de l'équipage de passer entre eux telles conventions qu'ils veulent, en observant, toutefois les prescriptions de l'article 6 du Code Napoléon. Leur intervention consiste à éclairer les parties sur la portée des conventions qu'elles souscrivent et dont ils doivent leur donner lecture.

Toute convention faite entre l'armateur ou le capitaine et l'équipage doit être portée à la connaissance du commissaire de l'inscription maritime et inscrite au rôle d'équipage.

Art. 226. Les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage.

Art. 227. Lorsque les gages et loyers de l'équipage donnent lieu à une demande judiciaire, ils sont justifiés par le rôle d'équipage, arrêté dans les bureaux de l'inscription maritime.

Art. 228. Les salaires des marins sont déclarés incessibles et insaisissables, à moins qu'il ne s'agisse de loyers de maison et de subsistances ou hardes fournis du consentement du commissaire de l'inscription maritime, et que les créances n'aient été apostillées sur le rôle d'équipage ou sur les matricules des gens de mer.

Art. 229. Les gens de mer et autres embarqués sur les bâtiments du commerce doivent remplir, sous les peines prévues par

la loi du 24 mars 1852, les engagements qu'ils ont contractés. Ils ne peuvent quitter le navire sur lequel ils sont embarqués sans avoir été été dûment congédiés.

Art. 230. Les gens de mer embarqués sur les bâtiments du commerce qui tombent malades pendant le voyage, ou qui sont blessés au service du navire sont payés de leurs loyers, traités et pansés conformément aux prescriptions de la loi. Ils sont reçus dans les hôpitaux de la marine sur un billet du commissaire de l'inscription maritime.

## CHAPITRE II.

## Marine militaire.

Art. 231. Hors des ports français, le commandant d'un bâtiment de guerre français a droit de visite et de police sur tout navire de commerce ou bâtiment de pêche français.

Dans les rades étrangères, il exige que les capitaines de navires du commerce français le préviennent de leur arrivée et de le départ et lui communiquent les avis qui peuvent intéresser le service.

Il a droit de punir d'un à huit jours d'arrests à leur bord les capitaines de commerce qui se refuseraient à remplir ces devoirs. Toutefois, si les intérêts de l'armement ne permettent pas l'application immédiate de cette punition, sa décision sera inscrite sur le rôle d'équipage et ne recevra son exécution qu'après le retour en France des délinquants.

Il rend compte de la conduite de ces capitaines au ministre de la marine et des colonies, qui statue sur les peines plus graves qu'ils auraient pu encourir.

Il prend connaissance, en ce qui lui appartient, des plaintes portées par les capitaines ou par leur équipage, et il fait rendre justice à qui de droit sans préjudice de la juridiction des agents du département des affaires étrangères.

Il fait rechercher et arrêter les déserteurs des bâtiments de l'Etat qui se trouvent sur

haut, leur disant sans doute de monter, et, collé qu'il était contre le flanc du bâtiment, se démettant le cou comme un homme crucifié qui voudrait parler derrière lui: les noirs, une fois payés, et n'ayant plus rien à gagner, commencèrent à raisonner; ils virent sûrement qu'ils ne pourraient lutter contre le vent qui les avait poussés avec tant de force, car ils grimperent à bord. Le patron les suivit, et le canot libre de son lien de fer, s'en fut à la dérive, moutonnant sur toutes les vagues, jusqu'à ce qu'une vint se briser contre et l'engloutir.

Toutes ces choses furent faites en un instant, le peu de matelots restés à bord de l'*Hermaphrodite*, couraient sur les vergues, et une voile tomba ratissée de tous ses ris. En voyant paraître ces signes de départ, si longtemps attendus, l'oncle soulagea par un ah! prolongé sa potrine oppressée d'attention.

Nous avons dit que l'*Hermaphrodite* était mouillé non loin de plusieurs navires, et tout près d'un gros trois-mâts marchand; les premiers avaient appareillé dès le commencement de l'ouragan; l'autre était toujours là; seulement il avait calé ses mâts, doublé ses amarres et fermé ses sabords. Pas un être vivant ne paraissait sur le pont, et cette masse énorme, avec sa maturé écourtée, ses gigantesques flancs noirs qu'aucune peinture n'embrassait, avait quelque chose de sinistre. Ainsi dépeuplé et sombre de couleur, il ressemblait au forban qui porte son monde couché sur le pont pour ruser l'abordage, ou

au corsaire rouge, avec ses batteries couleur de feu masquées par une toile goudronnée. Ce n'était pas tout cela: c'était que le capitaine avait trouvé prudent de quitter son navire avec tout l'équipage: seulement il n'avait pas oublié la loi maritime: il était descendu le dernier dans la chaloupe.

La voile de l'*Hermaphrodite* à peine amurée, la rafale s'y ria avec tant de force, qu'on eut dit qu'elle l'attendait. Le malheureux bâtiment tournoya sur lui-même, et fut un instant en dérive, étourdi du coup; avant qu'il pût gouverner, il se trouva bord contre bord avec le sombre trois-mâts... L'homme du canot (on sait qui) s'élance à la barre, renverse le timonier, et veut faire dévier sa goëlette. Il était trop tard; le *Marseillais* avait chassé sur son ancre de babord, en sorte qu'il restait une large trouée entre son cable et sa coque. L'*Hermaphrodite* s'engagéa dans cette passe, brisant son beaupré comme un tube de verre.

Le capitaine n'avait pas fini de dire: « Un homme à couper le cable! » que notre vaillant nègre, qui ne craignait que les zombis, avait par instant une jambe sur l'*Hermaphrodite*, l'autre contre le *Marseillais*, presque à cheval sur l'abîme, une hache à la main.

Les trois minutes qui suivirent furent de celles qui peuvent rendre un jeune homme plus blanc que son bisaïeu.

Tout à coup une lame s'engouffrant entre les deux bâtiments, les éloigna... Le nègre les suivit

les navires de commerce français. Il peut également y faire rechercher et arrêter tous autres marins dont l'embarquement n'aurait pas été légalement autorisé.

S'il découvre des individus qui soient prévenus de crimes, il les fait détenir à son bord jusqu'à ce qu'il puisse les débarquer dans un port français ou les traduire devant les autorités compétentes.

## TITRE II.

*Des navires de commerce, dans leurs rapports avec les quartiers maritimes, la marine militaire et les consulats.*

## CHAPITRE III.

### Consulats.

Art. 232. Les capitaines des bâtiments de commerce sont tenus en pays étrangers, en conformité des articles 242 et 243 du code de commerce, après avoir pourvu à la sûreté de leur bâtiment, et au plus tard dans les 24 heures de leur arrivée, de faire devant le consul le rapport prescrit par l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Ils déposent à l'appui de leur rapport : 1<sup>o</sup> l'acte de francisation ; 2<sup>o</sup> le congé ; 3<sup>o</sup> le rôle d'équipage ; 4<sup>o</sup> les acquits-à-caution, connaissances et chartes-parties ; 5<sup>o</sup> le registre dont la tenue est prescrite par l'article 224 du Code de commerce.

En cas de simple relâche, le capitaine remet au consul, conformément à l'article 245 du Code de commerce, une déclaration faisant connaître les causes de sa relâche.

Si la relâche se prolonge au delà de 24 heures, le capitaine est tenu de remettre au consul son rôle d'équipage.

Art. 233. Les consuls exercent sur les navires de commerce français le droit de police qui leur est attribué par les règlements.

## CHAPITRE IV.

### Discipline des équipages.

Art. 234. Le droit de connaître des fautes de discipline et de prononcer les peines qu'elles comportent est attribué :

Aux commissaires de l'inscription maritime, dans un port ou sur une rade de France, ou dans un port d'une colonie française ;

Aux commandants des bâtiments de l'Etat, ou, à défaut, aux commissaires de l'inscription maritime, dans une rade d'une colonie française ;

Aux consuls de France, dans les ports et rades des pays étrangers, à moins qu'il ne s'y trouve un bâtiment de l'Etat, auquel cas la juridiction appartient au commandant du bâtiment ;

Au plus âgé des capitaines des navires du commerce présents sur les rades étrangères, en l'absence de bâtiments de l'Etat ou consul ;

En mer, aux capitaines des navires ;

des pieds, ouvrant les jambes à s'écarteler ; il espérait qu'ils allaient se rejoindre. On vit alors une épouvantable chose ; ses bras convulsivement agités, jetèrent au loin la hache. Par une effrayante harmonie de la machine humaine, toutes les parties de son corps se déchirèrent en même temps ; il sentait ses fibres se rompre, et il croyait entendre la mer rire sous lui. Les navires vont se rejoindre ! pensa-t-il un moment ;... ils vont se rejoindre ah bon Dieu ! les sentir se rejoindre et ses membres avec eux ! Une nouvelle lame vint se jeter entre eux ; il tomba non pour se noyer, ou du moins être écrasé debout, sans forme humaine... Non, il tomba de travers ; les deux batiments, se rejoignant, le prirent, l'*Hermaphrodite* par les pieds, le *Marseillais* par la tête, et une masse informe et sanglante s'engloutit dans les flots.

Le mousse était près de là ; il se souvint qu'il passait pour le plus agile de l'équipage. Sans attendre l'ordre, il prend la hache tombée à ses pieds, saisit un bout du cordage qu'il voit pendre. Il est à bord du *Marseillais*.

Mais son bras est trop jeune et le cable est trop fort : c'était celui des grands jours. Il avait donné trois coups, et vingt fois l'*Hermaphrodite* avait manqué de se briser contre le rocher, comme un vaisseau de cristal ; vingt fois le géant, dans son lourd ballotement, avait manqué d'étouffer sous les larges aisselles... Le lieutenant vit le danger. L'im-pétueux jeune homme, oubliant son grade, s'élanç

Ces fautes sont punies conformément aux dispositions de la loi du 24 mars 1852.

Art. 235. Les délits maritimes sont défréés aux tribunaux maritimes commerciaux et punis conformément aux dispositions de ladite loi.

Sur un bâtiment de l'Etat, le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, savoir :

Le commandant du bâtiment, président ;

L'officier de vaisseau le plus élevé en grade après le second, ou, à défaut, le second lui-même ;

Juges. Le plus âgé des capitaines des navires

Le plus âgé des officiers du commerce présent

Le plus âgé des maîtres présents sur les lieux.

S'il n'y a pas sur les lieux d'autre navire du commerce que celui à bord duquel se trouve l'inculpé, le tribunal se compose :

Le commandant du bâtiment, président ;

des deux plus anciens officiers de vaisseau après le commandant ;

Juges. du plus ancien second maître ;

d'un officier ou d'un matelot du navire où le délit a été commis.

Dans un port de France ou d'une colonie française, le tribunal maritime commercial se compose de cinq membres, savoir :

Le commissaire de l'inscription maritime, président ;

Un juge du tribunal de commerce ou, à défaut, le juge de paix ;

Le capitaine, le lieutenant ou le maître de port ;

Juges. Le plus âgé des capitaines au long cours valides présents sur les lieux ;

Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires du commerce ou, à défaut, le plus âgé des marins présents sur les lieux et ayant rempli ces fonctions.

Dans un port étranger, et en l'absence d'un bâtiment de guerre français, le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, savoir :

Le consul de France, président ;

Le plus âgé des capitaines au long cours présents sur les lieux ;

Juges. Le plus âgé des officiers des navires du commerce présents sur les lieux ;

Un négociant français, désigné par le consul ;

Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires du commerce présents sur les lieux.

Art. 236. Sont considérés comme déserteurs :

1<sup>o</sup> Les gens de mer qui, dans un port de France, s'absentent sans permission pendant

3 fois 24 heures de leur navire ou du poste où ils ont été placés, ou laissent partir le navire sans se rendre à bord, avant l'expiration de l'engagement qu'ils ont contracté ;

2<sup>o</sup> Les gens de mer, qui dans une rade ou dans un port d'une colonie française, ou sur une rade étrangère ou dans un port étranger, s'absentent sans permission pendant 2 fois 24 heures de leur navire ou du poste dans lequel ils ont été placés.

Art. 237. La désertion de tout individu appartenant à l'équipage d'un bâtiment du commerce doit être dénoncée par le capitaine dans le délai de trois jours.

Art. 238. Si le fait s'est passé dans un port ou sur une rade de France, ou dans un port d'une colonie française, le capitaine adresse sa plainte et les pièces probantes au commissaire de l'inscription maritime ; s'il s'est passé sur la rade d'une colonie française, il l'adresse au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux, ou, en l'absence de celui-ci, au commissaire de l'inscription maritime ; s'il s'est passé à l'étranger, il l'adresse au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux, ou, à défaut, au consul de France. Si la désertion a eu lieu dans une localité étrangère où il n'y ait ni bâtiment de l'Etat ni consul de France, le capitaine remet sa plainte, dans le premier port où il aborde, soit au commissaire de l'inscription maritime, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au consul, suivant le cas, en se conformant aux dispositions du présent article.

Art. 239. Les capitaines qui n'auraient pas fait la déclaration prescrite à l'article précédent et signalé les déserteurs de leur navire ne pourront former contre eux aucune demande, ni leur refuser leurs salaires ou parts sous prétexte de désertion, sans préjudice des peines portées par les articles 48 et 86 de la loi du 24 mars 1852.

Il est interdit aux armateurs et capitaines de s'adresser directement à la gendarmerie pour la recherche des absents ou déserteurs.

Art. 240. L'arrestation ou la capture des marins du commerce déserteurs ou absents donne lieu au payement des mêmes primes que celles allouées pour les absents ou déserteurs des bâtiments de l'Etat.

Art. 241. Le capitaine se conforme, pour les hardes et effets du marin déserteur, aux règlements sur les successions maritimes.

Art. 242. Sont réputés en état d'absence ne donnant lieu qu'au payement des frais d'arrestation fixés pour le simple cas d'absence, les marins qui, ayant quitté leur navire ou leur poste dans lequel ils avaient été placés, n'ont pas encore dépassé les délais assignés par l'article 236 comme point de départ au délit de désertion.

Art. 243. Les frais d'arrestation et de cap-

ture sont réputés en état d'absence.

Ce fut donc avec cinq marins et deux nègres que le brig-goëlette de Sa Majesté, l'*Hermaphrodite*, le beaupré cassé, fuyant sous la grande voile avec tous ses ris, quitta son mouillage.

Pendant six semaines après, l'oncle à la longue-vue soutint avoir suivi le bâtiment des yeux, l'ayant vu tenir bien la mer jusqu'au moment où, se fendant avec l'horizon, il lui avait échappé...

Trois mois après il avoua qu'une lame énorme s'était élevée entre l'*Hermaphrodite* et son rayon visuel, il ne l'avait plus aperçue lorsqu'elle était retombée.

Et cependant le capitaine de la *Louise*, l'un des navires rentrés après le coup de vent, assura, que courant à vingt lieues des côtes, un bâtiment était passé par son travers, dématé de tous ses mats, et fuyant ainsi, comme si l'enfer l'eût remorqué. Il avait cru reconnaître l'*Hermaphrodite* à ses formes, mais il n'avait pu lire son nom, une partie de l'arrière étant enlevée. Personne ne paraissait à bord, si ce n'est un homme appuyé contre la barre du gouvernail, la tête dans ses mains. « Sa présence là était inutile, ajouta le judicieux capitaine, la barre étant amarrée et le bâtiment allant à la miséricorde de Dieu. »

(La suite au prochain n°.)

ture sont avancés par l'armateur ou par le capitaine chaque fois que l'homme est arrêté avant le départ du navire sur lequel il était embarqué; par l'Etat, quand il n'est arrêté qu'après le départ du bâtiment.

Le précompte en est ensuite effectué sur les salaires de l'homme arrêté, au moyen d'un avis que l'administration adresse par la voie la plus prompte au port d'armement et au port de destination du navire, afin que, à l'époque du désarmement, le prélèvement puisse être fait avant le partage des salaire du déserteur entre l'armateur et la caisse des invalides.

#### CHAPITRE V.

*Actes de l'état-civil. — Testaments faits en mer. — Successions.*

Art. 244. Les capitaines des bâtiments du commerce doivent se conformer aux prescriptions de l'instruction ministérielle du 2 juillet 1828 pour la rédaction des actes de l'état-civil, des procès-verbaux de disparition et des testaments qu'il y a lieu de dresser dans le cours du voyage.

Une expédition de ladite instruction leur est remise à l'armement avec les imprimés qui s'y rattachent et mention en est faite sur le rôle d'équipage.

Le testament fait sur mer ne peut contenir aucune disposition au profit des officiers du navire, s'ils ne sont parents du testateur.

Les commissaires de l'inscription maritime doivent au surplus, donner aux capitaines tous les renseignements nécessaires pour leur faciliter la rédaction des actes et procès-verbaux que ceux-ci peuvent être appelés à dresser en mer.

Art. 245. Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux bateaux et embarcations qui font de très-courtes traversées.

Les patrons de ces bateaux et embarcations se conforment aux dispositions suivantes :

1<sup>o</sup> Si des individus meurent à la mer (naturellement ou par accident) pendant cette courte navigation, les cadavres sont rapportés à terre le plus promptement possible, pour que l'identité en soit constaté, et que les actes de décès soient dressés par l'officier de l'état-civil de la commune d'où dépend le port d'armement ou de relâche.

2<sup>o</sup> Lorsque les individus ont péri de mort violente, les patrons ont, en outre, à appeler un officier de police, sans préjudice de l'obligation de rendre compte de l'événement au commissaire de l'inscription maritime du port où ils abordent.

3<sup>o</sup> Si un individu tombe à la mer, et qu'il ne soit pas possible de le sauver, les patrons sont tenus, aussitôt après leur arrivée dans le premier port où ils abordent, de se présenter immédiatement avec tous les hommes de leur équipage au bureau de l'inscription maritime où ils rendent compte de l'événement et de ses circonstances.

4<sup>o</sup> Le commissaire reçoit alors les déclarations qui lui sont faites; il se conforme à ce que prescrit l'instruction ministérielle du 2 juillet 1828.

Art. 246. En cas de décès à bord pendant le voyage, le capitaine doit faire l'inventaire des effets du défunt immédiatement après le décès en présence des parents, s'il y en a; à défaut de parents, devant deux témoins.

Le capitaine est responsable des effets du défunt et est tenu de les remettre, au désarmement, avec l'inventaire, au bureau de l'inscription maritime.

Les espèces monayées, ainsi que les bijoux trouvés à l'inventaire, sont déposés à la caisse des gens de mer.

Art. 247. En cas de décès après une maladie pestilentielle, tous les effets susceptibles qui auraient servi au malade dans le cours de cette maladie sont, si le navire est au mouillage, brûlés et détruits, et s'ils est en route, jetés à la mer avec les précautions suffisantes pour qu'ils ne puissent surnager.

Les autres effets dont l'individu décédé

n'aurait point fait usage, mais qui se seraient trouvés à sa disposition, sont soumis immédiatement à l'évent, à la fumigation ou mis à la traîne, ainsi que les effets dont en aurait fait usage un individu qui aurait été attaqué d'une semblable maladie sans y avoir succombé.

Il est fait mention sur le journal de bord de l'exécution des mesures ci-dessus indiquées.

Art. 248. Si, pendant le séjour ou la relâche d'un bâtiment du commerce dans un port ou sur une rade de France ou des colonies françaises, il survient quelques décès à bord, le capitaine doit en donner sur le champ avis par écrit au maire, qui dresse l'acte de décès, aux termes de l'article 78 du Code Napoléon, et en prévenir le commissaire de l'inscription maritime.

Si le décès a eu lieu par suite d'un accident ou d'un crime, le capitaine doit en outre, en même temps qu'il fait son rapport au commissaire de l'inscription maritime, en vertu de l'article 26 de la loi du 24 mars 1852, appeler un officier de police.

Art. 249. Si le décès a eu lieu dans un port ou sur une rade à l'étranger, il en est immédiatement donné avis au consul de France, qui dresse alors l'acte de décès sur les déclarations qui lui sont faites.

Art. 250. Dès que le commissaire de l'inscription maritime est informé de la mort d'un marin ou d'un passager, il se transporte à bord du bâtiment pour l'apposition des scellés sur les effets du défunt.

Les scellés sont levés et l'inventaire fait, à moins de cause urgente, trois jours après l'apposition desdits scellés.

Les objets inventoriés sont déposés au bureau de l'inscription maritime, où il en est tenu enregistrement.

Lorsque les effets sont remis en nature aux ayants-droit, leur destination est consignée au registre et la partie prenante y appose son reçu.

#### CHAPITRE VI.

*Règles destinées à prévenir les abordages. — Communications par les sémaphores.*

Art. 251. Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne l'aide ses de voiles est considéré comme navire à voiles; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Art. 252. Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 253. Les navires à vapeur lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après :

*En tête du mât de misaine*, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 quarts du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 5 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

*A tribord*, un feu vert établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts de compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume;

*A bâbord*, un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant et s'étendant à 0<sup>m</sup> 90 en avant de la lumière,

afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant et le feu rouge de tribord avant.

Art. 254. Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête de mât, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de mât que portent les navires à vapeur ordinaires.

*A continuer.*

*Le Ministre de la marine à MM. les Gouverneurs et Commandants des colonies.*

Paris, le 29 avril 1867.

Monsieur le Commandant,

Sa Majesté l'Impératrice, dans sa sollicitude pour toutes les classes de la population, et désireuse d'y développer le sentiment du patriotisme et du devoir, m'a exprimé l'intention de voir honorer, par des témoignages durables, le nom des hommes qui, si modeste qu'ait été leur condition, ont, sur les champs de bataille, ou au milieu des épreuves du travail et de la vie civile, laissé de nobles exemples à suivre. Sa Majesté voudrait qu'on évoquât partout, dans les villages, dans les hameaux, comme dans les villes de nos colonies, le souvenir de ces hommes; qu'une place ou une rue reçût leur nom; qu'une inscription commémorative, placée dans la salle d'école, rappelât leurs titres à la reconnaissance publique, et qu'ainsi, l'émulation et les aspirations vers le bien fussent constamment stimulées chez les adultes, comme parmi les jeunes générations.

Un puissant intérêt de moralisation s'attache à cette généreuse pensée dont je confie la réalisation à votre intelligent empressement. Je vous prie de me rendre compte des mesures que vous avez prises dans ce but.

Recevez, etc.

*L'Amiral, Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies.*  
Signé RIGAULT DE GENOUILLY.

#### POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de St-Pierre, le 27 mai à 3 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis, du 9 mai.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 30 mai 1867, à 7 heures du soir.

#### AVIS.

##### D'ADJUDICATION PUBLIQUE.

La fourniture du pain frais, à Saint-Pierre, aux divers rationnaires de l'Etat et aux divers services se fera par adjudication publique, sur soumissions cachetées.

L'adjudication aura lieu le 1<sup>er</sup> août 1867; la durée de l'entreprise est fixée à cinq années (du 1<sup>er</sup> janvier 1868 au 1<sup>er</sup> janvier 1873).

Le cahier des charges et conditions particulières relatives à la fourniture est déposé au bureau des subsistances où chacun pourra en prendre connaissance dès aujourd'hui.

L'importance de la fourniture sera d'environ 60,000 kilogrammes de pain par an.

#### PARTIE NON OFFICIELLE.

Le canot de sauvetage placé au petit port de la Cotinière (île d'Oléron), par la Société centrale de sauvetage des naufragés vient de préserver d'une perte certaine le sloop de l'Etat le *Martin-Pêcheur*, ainsi que trois marins et un mousse qui le montaient. Le 27 mars, le *Martin-Pêcheur* sortait de la Cotinière avec vent de sud-ouest, lorsqu'ayant



manqué à virer, il fut jeté sur les rochers de la côte, dans la partie sud, au milieu des brisants. Il était alors huit heures du matin, la mer commençait à baisser, il n'y avait pas un instant à perdre. Le comité de sauvetage fit prévenir le patron et réunir l'équipage. Dix hommes et des enfants qui se joignirent à eux mirent à la mer l'embarcation, qui, en quelques minutes, atteignit le lieu du naufrage. On fit aussitôt mouiller des ancrages au large pour retenir le navire et l'empêcher de s'échouer davantage et de se briser au flot. A la mer montante, deux hommes du *Martin-Pêcheur* furent enlevés par les vagues et jetés à la mer. Le canot de sauvetage est allé les recueillir au milieu des brisants et les a portés à terre. Il est retourné ensuite au bateau naufragé, avec un renfort d'équipage pour travailler au sauvetage, et n'est rentré au port qu'à huit heures du soir.

Grâce aux secours immédiats qui lui ont été donnés le *Martin-Pêcheur* a pu être renfloué, et le 4 avril après huit jours de travail, il a été ramené au port.

Le canot était monté par Robin (Auguste), patron ; Heriau, garde-maritime, membre du comité ; Papineau (Pierre), Papineau (François), Néron-Begand, Masse (Philippe), Delanoue (Pierre), Nadreau (Baptiste), Moreau (Jean), Compère (Georges), Gresseau (François), Blanchard (Louis), Dion (Bassé), Martin (Pierre), Moreau (Pierre), Moreau (François), Fesseau (Eutrope), Fesseau (Rivasse).

#### ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

##### Océan Atlantique Nord.

Le Ministre de la marine à Lisbonne fait savoir que, le 24 décembre 1866, on a allumé un nouveau feu dans une tour récemment construite à l'entrée de la rivière Esponzende.

Le feu est fixe rouge, élevé de 13m 9 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 7 milles.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles.

La tour est en fer, placée sur la plate-forme de l'ancien fort de la barre de la rivière, et sa position est donnée par 41° 31' 24" N., 11° 0' 39" O.

Cet avis affecte la série C, n° 268 b, les cartes n° 197 et 2173.

##### Océan Atlantique Nord (îles Canaries). —

*Le feu de l'île de la Palma n'est pas allumé*

Un avis du Ministre des travaux publics en Espagne fait connaître que le phare de la pointe Cumplida, sur l'île de la Palma l'une des Canaries, qui devait être allumé le 20 novembre 1866, conformément à l'Annonce n° 38, publiée le 5 décembre 1866, ne sera allumé que le 1<sup>er</sup> avril de l'année 1867.

Voyez la série C, n° 312a, et la série G, n° 10a.

PUBLICATIONS DU DÉPÔT DE LA MARINE. — (cartes nouvelles.)

2295. — Erekli (ancienne Héraclée); mer Noire; côte d'Asie. 1/4 de feuille.

2357. — Irlande, côte Sud. Havre de Cork.

2359. — Rivière Mutlah (mer des Indes). Golfe du Bengale (côte septentrionale).

Tableau synoptique des cartes et plans publiées par le Dépôt, jusqu'au 31 décembre 1866, sur le golfe du Mexique.

##### MER DES INDÉS. — Bateau-feu à l'entrée de Port-Louis (île Maurice).

Le Capitaine du port de Port-Louis, île Maurice, fait connaître que, le 24 mai 1867, on cessera d'allumer les feux de port du fort Cumberland et de la tour Martello, que l'on remplacera par un bateau mouillé à l'endroit où se trouve maintenant la bouée à cloche.

Le bateau montrera un feu blanc à éclats, que l'on pourra voir de 9 milles avec une atmosphère claire.

Le bateau sera point en blanc (pour qu'on le distingue facilement de la terre qui est auprès, pendant le jour); il sera mouillé par 27 mètres, un peu au N. O. de la bouée à cloche et dans les relèvements suivants :

Extrémité de la terre dans le Nord, au N. 24° 44' E.

Extrémité de la terre dans l'O., à l'O. 31° 31' S. (?) ; Mât de pavillon du fort George, au Sud 49° E. (S. 59° E. probablement).

Les éclats étant très-rapprochés, on ne pourra confondre ce nouveau feu avec le feu tournant de l'île Flat.

INSTRUCTIONS. — Lorsqu'on viendra du Nord, et quand on aura contourné la pointe Cannonier, on évitera de relever le feu de cette pointe dans l'Ouest du feu de l'île Flat jusqu'à ce que l'on voie le feu flottant près de la bouée à cloche. On pourra alors laisser courir sur ce dernier, en le tenant au S. 16° O., et mouiller sur ce relèvement en 1/2 mille du bateau.

En venant de l'Ouest, on pourra gouverner sur le feu flottant, le cap à l'E. 25° N., et mouiller sur ce relèvement à 1/2 mille du bateau, ou plus au Nord, si on le juge convenable.

ATTENTION. — La chaîne du bateau s'étendant pendant 275 mètres environ dans le N. O. q. N., il faudra l'éviter en mouillant. Il y a de 22 à 36 mètres d'eau au mouillage.

Les relevements sont vrais. Variation : 9° 1' N. O. en 1867.

Voyez la série K, n° 26, 27 ; les cartes françaises n° 863, 965, 876 ; anglaises n° 711 et 713.

## ÉTAT CIVIL.

### Saint-Pierre.

#### NAISSANCES.

24 mai. — Gautier (Mathilde-Elisa-Marie).

26 mai. — Sasco (Joseph-Jean-Marie-Paul).

#### MARIAGES.

21 mai. — Lemasse (Victor-Aimé), avec Ruel (Ernestine).

#### DÉCÈS.

18 mai. — Clarance (Louis-François), marin, 45 ans.

## NOUVELLES MARITIMES.

### Mouvements du Port.

#### BATIMENTS DE L'ETAT.

22 mai. — Frégate à vapeur *Armorique*, commandée par M. de Lapelin, capitaine de vaisseau, venant de Lorient. Passagers : M. Fabre, capitaine, commandant la Compagnie de discipline de la marine ; M<sup>me</sup> Fabre ; M. Brullé, lieutenant d'infanterie de marine ; M. Lucmau, sous-lieutenant d'infanterie de marine ; M. Laboye, aide-commissaire de la marine ; M. Frappas, commis de marine, revenant de congé ; 5 sous-officiers, 6 caporaux et 27 soldats de la Compagnie de discipline.

26 mai. — Aviso à vapeur le *Lutin*, commandé par M. de Saisset, lieutenant de vaisseau, venant de New-York.

27 mai. — Corvette à voiles *Eurydice*, commandée par M. Jouanny Poulmarck, capitaine de frégate, venant de Cherbourg. Passagers : 1 quartier-maitre mécanicien et 2 chauffeurs.

28 mai. — Transport *Orione*, commandé par M. Bonjour, lieutenant de vaisseau, venant de Brest. Passagers : M<sup>me</sup> Desgrand et ses 2 enfants.

#### BATIMENTS DU COMMERCE.

#### ARRIVAGES.

##### Navires métropolitains

25 mai. — Trois-mâts *Cristophe-Colomb*, capitaine Galissard, venant de Cherbourg, chargé de sel et de diverses marchandises. — *Brick Saturne*, capitaine Leclère, venant de la Rochelle, chargé de sel.

26 mai. — *Brick Elvina*, capitaine Parnet, venant de Saint-Servan, chargé de sel et de diverses marchandises. — *Goëlette Elisa-Marie*, patron Stéphant, venant de Saint-Martin, chargée de sel.

##### Navires étrangers :

23 mai. — *Goëlette Condié*, capitaine Annal, venant de Mulgrave, chargée de bois de construction ; — *Jessie*, capitaine Aubry, venant de Baddeck, chargé de bois.

25 mai. — *Brick Hector*, capitaine Haket, venant de Sydney, chargé de bois.

27 mai. — *Brick Sparkler*, capitaine Donald, venant d'Antrennick, chargé de bestiaux.

##### Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

24 mai. — *Goëlette Adèle*, patron Paboy, 8,000 morues ; — *Pigeon*, patron Gound, 6,000 morues ; — *Emilie*, patron Cérisier, 5,000 morues ; — *Ecureuil*, patron Hubert, 8,000 morues ; — *Vengeur*, patron Delisle, 2,000 morues ; — *Marie*, patron Richard, 8,000 morues.

23 mai. — *Champion*, patron Moulier, 5,000 morues ; — *Marie-Joséphine*, patron Horel, 6,000 morues ; — *Vincent*, patron Petitpas, 6,500 morues ; — *Brunette*, patron Legouplet, 5,000 morues ; — *Joséphine*, patron Gilbert, 9,000 morues ; — *Saint-André*, patron Landrin, 15,000 morues ; — *Clémence*, patron Girardin, 3,000 morues ; — *Deux-Frères*, patron Dagorne, 8,000 morues ; — *Marie-Caroline*, patron Gorin, 2,500 morues ; — *Augusta*, capitaine Gruenais, 7,000 morues ; — *Dauphin*, patron Cérisier, 8,000 morues ; — *Dorade*, patron Gérard, 14,000 morues.

24 mai. — *Goëlette Aigle*, patron Coste, 13,000 morues ; — *Gentilla*, patron Chebault, 8,000 morues ; — *Clémence*, patron Gomerieu, 10,000 morues ; — *Fleur-de-Marie*, patron Lefcuvre, 8,000 morues ; — *Paul*, patron Migniague, 3,000 morues ; — *Neustrie*, patron Le Lorieux, 1,800 morues ; — *Trois-Frères*, patron Gérand, 3,000 morues ; — *Emilie*, patron Coste, 3,500 morues ; — *Marie-Joséphine*, patron Jardin, 1,000 morues ; — *Malouine*, capitaine Marquer, 12,000 morues.

25 mai. — *Brick Mogador*, capitaine Jolly, 20,000 morues ; — *Lougre Abraham*, capitaine Boissel, 9,300 morues ; — *goëlette Frère-et-Sœur*, patron Guignard, 6,000 morues ; — *Trois-Sœurs*, patron Aubert, 1,000 morues ; — *Courageuse*, capitaine Jugan, 11,000 morues ; — *Anna-Adèle*, capitaine Charité, 10,000 morues ; — *Jacques-François*, patron Lapère, 200 morues ; — *Espoir*, patron Silhouette, 8,000 morues ; — *Aimable-Marie*, patron Crauzé, 20,000 morues ; — *Marie*, capitaine Campion, 6,000 morues ; — *Quatre-Frères*, patron Moulin, 7,000 morues ; — *Eugénie-Marie*, patron Chapdelaine, 1,500 morues ; — *Malakoff*, patron Legos, 6,000 morues ; — *Eugénie-Rose*, capitaine Dupuis, 3,500 morues ; — *Deux-Sœurs*, patron Sire, 17,000 morues ; — *Etoile-Polaire*, patron Rocher, 14,000 morues ; — *Eva*, patron Charpentier, 20,000 morues.

26 mai. — *Goëlette Volant*, patron Lemaître, 1,000 morues ; — *Léocadie*, patron Brayer, 1,200 morues ; — *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Chevalier, 800 morues ; — *Mouette*, patron Lessard, 1,200 morues ; — *Augustine*, patron Lessard, 1,500 morues ; — *Gagne-Petit*, patron Périgault, 2,000 morues.

#### DÉPARTEMENTS.

##### Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations :

24 mai. — *Goëlette Impératrice*, capitaine Besret, allant à Bordeaux, touchant à la Rochelle. — *Goëlette la Surprise*, capitaine Paumier, allant à Bordeaux.

#### Allant sur les Bancs de pêche :

##### Navires métropolitains.

27 mai. — *Brick Mogador*, capitaine Jolly. — *Lougre Abraham*, capitaine Boissel.

28 mai. — *Goëlette Paul-et-Louis*, capitaine Goudé. — *Aimable-Marie*, capitaine Touzé.

##### Goëlettes locales.

22 mai. — *Goëlette Marie*, n° 4, Patron Richard, — *Pigeon*, patron Goron ; — *Orénoque*, patron Cudion ; — *Perle*, patron Andrieux.

23 mai. — *Brunette*, patron Lecouplet ; — *Gabrielle*, patron Ruellé ; — *Dorade*, patron Girard.

24 mai. — *Joséphine*, patron Gilbert ; — *Clémence*, patron Gomerieu ; — *Champion*, patron Noslier ; — *Fleur-de-Marie*, patron Lefcuvre ; — *Ecureuil*, patron Hubert, — *Deux-Frères*, patron Dagord ; — *Aigle*, patron Gautier ; — *Augusta*, capitaine Gruenais ; — *Marie-Clémence*, patron Girardin ; *Trois-Frères*, patron Goron : — *Gentilla*, patron Thébault ; — *Saint-André*, capitaine Landrin ; — *Vincent*, patron Petitpas ; — *Paul*, patron Migniague.

25 mai. — *Goëlette Malouine*, patron Lecharpentier ; — *Marie-Rose*, patron Riboire ; — *Adélaïde*, patron Cordon ; — *Marie-Joséphine*, patron Jardin ; — *Neustrie*, patron LeLorieux.

27 mai. — *Goëlette Anna-Adèle*, capitaine Churito ; — *Maria*, capitaine Campion, — *Courageuse*, patron Jugon ; *Espoir*, patron Silhouette ; — *Malakoff*, patron Legasse ; — *Volant*, patron Lemaître ; — *Augustine*, patron Lessard ; — *Eugénie-Rose*, patron Dupuy ; — *Frère-et-Sœur*, patron Guinard ; — *Eva*, patron Lecharpentier ; — *Deux-Sœurs*, patron Sire ; — *Eugénie-Marie*, patron Jean.

## ANNONCES.

### 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 payement fait par lesdits débiteurs à toute autre personne et à partir de la date précitée, sera nul et de nul effet.

## TABLEAU POSTAL

POUR 1867. — PRIX : 50 c.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.