

# FEUILLE OFFICIELLE

DES

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

## PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES . . . . . 3 fr.  
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS . . . . 0 fr. 40 cent.

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

## NUMÉRO 38.

JEUDI 3 OCTOBRE 1867.

## PARTIE OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE relative à la prorogation du traité d'extradition conclu avec la Grande-Bretagne.

Paris, le 6 septembre 1867.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous informer que, suivant un accord survenu entre le Gouvernement de l'Empereur et celui de S. M. Britannique, l'effet du traité d'extradition de 1843, qui devait prendre fin le 1<sup>er</sup> septembre courant, a été de nouveau prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 1868.

Recevez, Monsieur le Commandant, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Amiral, Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,

Pour le Ministre et par son ordre :

Pour le Directeur empêché et par autorisation :

Le Chef de bureau,  
MICHAUX.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 28 septembre 1867, M. Fabiani, lieutenant de vaisseau, commandant le stationnaire la *Mouche*, a été nommé membre de la commission de sauvetage, et appelé à en prendre la présidence, en remplacement de M. Latouche, aide-commissaire de la marine.

## PARTIE NON OFFICIELLE

Aussitôt la réception de la dépêche télégraphique qui l'informait de l'incendie du 16 septembre dernier, S. E. l'Amiral Rigault de Genouilly, ministre de la marine et des colonies a adressé un télégramme au Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon, pour lui annoncer qu'un secours de 100,000 fr. était accordé à la colonie, afin de venir en aide aux habitants incendiés, dans la reconstruction de leurs maisons.

Le Commandant de la colonie a adressé la lettre suivante à M. le Contre-Amiral Baron Méquet, commandant en chef la division navale des Antilles et de l'Amérique du Nord :

« Amiral,  
» C'est au nom de toute notre population  
» si cruellement éprouvée par un terrible dé-  
» sastre, que je viens vous remercier de cœur  
» de la bienveillante initiative qui vous a fait  
» quitter Sydney, pour accourir parmi nous,  
» au premier bruit de notre détresse.  
» Merci, Amiral, du concours aussi dévoué  
» qu'énergique et empressé que nous prêtent  
» les braves marins de la *Sémiramis* et du  
» *Phlégeton*, pour éteindre les derniers foyers  
» de l'incendie et déblayer nos rues et l'em-  
» placement des maisons incendiées, des  
» décombres qui les recouvrent encore.  
» A vous, Amiral, notre éternelle recon-  
» naissance de la noble et généreuse pensée  
» que vous avez eue d'ouvrir une souscrip-

tion parmi les états-majors et les équipages  
des navires sous vos ordres, dans le but  
d'offrir aux victimes de l'incendie du 16  
septembre les moyens de faire face à leurs  
premiers besoins.

» Les habitants de Saint-Pierre conser-  
» vent à jamais le souvenir de la secourable  
» assistance que leur ont donnée l'amiral  
» Méquet, les officiers et les matelots de la  
» division des Antilles et de l'Amérique du  
» Nord, au lendemain de l'épouvantable in-  
» cendie qui a converti notre petite ville si  
» florissante en un monceau de ruines.

» Veuillez agréer, Amiral, l'assurance de  
» de ma haute considération.

» Le Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,  
» V. CREN. »

Une souscription a été ouverte sous les auspices de M. le Commandant de la colonie, en faveur des victimes de l'incendie.

Les offrandes seront reçues au Trésor (caserne de la gendarmerie).

Souscription ouverte par l'Amiral Méquet, commandant en chef la division navale des Antilles et de l'Amérique du Nord, en faveur des incendiés de Saint-Pierre :

*Sémiramis.*

Amiral. . . . .	500 fr. »
Etat-major et petit état-major. . . . .	494 »
Equipage. . . . .	445 10
Total. . . . .	1,439 fr. 10

## FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS<sup>(1)</sup>

(ROMAN INÉDIT).

J'arrive, reprit-il, d'un pays lointain, mal connu dans ces contrées, mais que des malheurs déjà anciens, quoique toujours présents à l'esprit de vos compatriotes, ont rendu bien tristement célèbre parmi eux. Ce pays, c'est l'Ukraine, peuplé, par les cosaques.

A ces mots une exclamation échappa simultanément à la comtesse et à Madeleine.

C'est un nom justement odieux à tous les français, repris le narrateur, et je sais que chez vous chacun a trop de raisons pour le détester.

— Oh ! s'écria la comtesse, j'ai d'autres raisons pour le hair !

— Je le sais.

— Vous le savez ! mais vous venez donc me parler de mon fils ? exclama la comtesse, qui crut un instant que sa raison allait lui échapper, tant le coup avait été violent.

Pour Madeleine elle se taisait par respect, mais on comprend que son agitation n'était pas moins grande que celle de sa maîtresse.

— Oui, Madame, dit l'inconnu, je viens vous parler de votre enfant ; je sens dès lors combien est grande votre impatience ; mais un devoir impérieux que j'ai à remplir et certaine vérification indispensable ne me permettent pas, bien contre mon gré, d'abréger ce que j'ai à vous dire. Veuillez donc me prêter quelques instants d'attention :

J'ai été élevé par un vieillard, un cosaque qui est mort il y a quelques mois à peine. Ce vieillard que je considérais, que j'aimais comme un père, lorsqu'il se sentit atteint de la maladie qui l'emporta en peu de jours, profitant d'un moment où j'étais seul à son chevet, inquiet et bien triste (car c'était la première fois que je voyais la maladie d'aussi près et que je songeais à la possibilité de perdre ce père cher), il me parla à peu près en ces termes :

— Mon enfant, je vais mourir ; je ne me fais point

d'illusions à cet égard et je n'éprouve au moment de quitter la vie qu'un seul regret, celui de me séparer de toi. Hélas ! faut-il qu'à ce moment suprême je sois obligé de rougir devant toi et de solliciter de ton cœur le pardon d'une faute qui m'a causé bien des remords et empoisonné le seul bonheur véritable que j'ai éprouvé dans le cours de ma vie agitée, celui de te posséder, de te voir grandir sous mes yeux !

J'étais étonné, ému de ce que j'entendais et je cherchais en vain à en comprendre le sens, lorsque le vieillard continua :

— Ecoute, mon enfant, dit-il, en m'interpellant, me promets-tu de me pardonner par avance les torts que j'eus envers toi ?

— Des torts, m'écriai-je ? et lesquels mon père ? Vous avez toujours été bon pour moi et s'il existe des torts entre nous, ils sont de mon côté.

— Oh ! mon enfant, arrête, interrompit-il, ne parles pas ainsi et, si tu as pitié d'un mourant, eh bien ! exauce sa prière et accorde-lui le pardon qu'il demande !

— Oh ! de tout cœur, lui répondis-je, puisque vous pensez mon père, en avoir besoin.

— Merci, merci cher enfant, s'écria-t-il. Cette promesse me soulage et va me donner de la force pour l'accomplissement du devoir sacré que je me suis imposé. Ecoute-moi donc, écoute bien, car mes forces diminuent et mes instants sont comptés :

(1) Voir les n° 29, 30, 31, 33, 34 35, 36 et 37 de la FEUILLE OFFICIELLE.



*Phlégeton.*

Etat-major et petit état-major.	122 fr.	»
Equipage.	103	30
Total.	235 fr. 30	

*Bouvet.*

Etat-major et petit état-major.	64 fr. 50	
Equipage.	12	35
Total.	76 fr. 85	

RÉCAPITULATION :

<i>Sémiramis.</i>	1,439 fr. 10	
<i>Phlégeton.</i>	235	30
<i>Bouvet.</i>	76	85
Total général.	1,741 fr. 25	

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 29 septembre, à 2 heures 1/2 de l'après-midi.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des États-Unis, du 16 septembre 1867.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 3 octobre 1867.

Le sac aux lettres sera levé à 6 heures du soir le même jour.

FAITS DIVERS.

Le radeau du capitaine Grandin.

Cet appareil, dû à M. Grandin, lieutenant de vaisseau, capitaine du paquebot *l'Impératrice-Eugénie*, repose sur une idée ingénue et entièrement nouvelle, ayant pour objet un procédé qui permet d'élinguer promptement des barriques vides et d'en faire ainsi la base d'une plate-forme flottante. On se souvient qu'en nous avons toujours préconisé l'emploi, comme moyens de sauvetage, des objets flottants existant sur tous les navires et spécialement de la barrique vide, le flotteur par excellence. Mais la barrique est par sa forme même difficile à saisir, et pour obvier à cet inconvénient M. Grandin a songé à employer le *sergent*. Le *sergent* est un petit instrument qui sert à bord à embarquer et à débarquer les futailles vides ; il se compose d'une tige en cuivre munie à son extrémité inférieure d'une petite traverse de même métal pivotant autour d'un axe, de manière à se placer en croix lorsqu'on l'abandonne à elle-

même ; elle se relève le long de la tige au moyen d'une aiguillette, et l'appareil peut, de cette manière, être introduit dans la bonde de la barrique. On lâche alors l'aiguillette, la traverse bascule, prend une position horizontale et se place en travers de l'orifice, butant contre les bords intérieurs.

On a dès lors un point fixe qui permet de boucher hermétiquement la barrique au moyen d'une bonde en caoutchouc percée d'un trou pour laisser passer la tige du *sergent*. Cette tige elle-même traverse ensuite un espars en bois sur lequel elle est fixée solidement par une clavette,

Le point principal du système étant bien compris, il nous reste à faire connaître comment on construit le radeau,

On place quatre barriques à côté les unes des autres, les bondes en dessus, sur deux bouts de cordes élongées en travers. On met en place les sergents et les bondes, et par-dessus un espars en bois dans lequel on perce quatre trous pour recevoir les tiges des sergents. On les fixe au moyen d'une rondelle et d'une clavette forcée à coups de masse. On dispose successivement de la même manière trois autres rangées de barriques les fonds se touchant; ces rangs sont reliés entre eux par cinq espars longitudinaux placés en croix sur les traverses des sergents, deux aux extrémités, les trois autres au-dessus des entre-deux des barriques; tout le système est saisi par de solides amarrages. Les cordes placées sous les barriques, sont ensuite amarrées sur les espars latéraux et enveloppent chaque rang d'une double ceinture que l'on raidit en leur faisant prendre la forme des barriques, au moyen d'aiguillettes passées sur les espars intermédiaires. On ajoute enfin deux traverses aux extrémités des espars longitudinaux. Ce radeau étant ainsi préparé, on le complète en mettant entre les barriques, tous les objets flottants qui se trouvent à bord, des ceintures de sauvetage, des barils, etc.; des planches sont clouées dans le sens de la longueur; on engage, entre les planches des côtés et les espars, des montants de tente pour servir de batayoles sur lesquels on amarre en long des avirons et des bouts-dehors. Une vingtaine d'hommes suffisent pour mettre à la mer l'appareil qui présente une plate-forme de 5<sup>m</sup> de long sur 4<sup>m</sup> de large; il pèse 1,200 kilos et déplace au moins 4 tonneaux.

Nous venons de le décrire dans toute sa simplicité et en indiquant seulement ses éléments essentiels. Le radeau construit à bord du paquebot *l'Impératrice-Eugénie*, présente quelques dispositions de nature à le consolider, mais qui ne sont pas indispensables.

C'est ainsi que le radeau est entièrement

enveloppé d'un pré-lart qu'il suffit d'étendre sur le pont avant l'opération. Ce pré-lart sert de lest et amortit le choc des lames sur le fond des barriques placées aux deux extrémités.

Le vide existant entre les barriques et les traverses des sergents est rempli en partie par des taquets en bois présentant à peu près un triangle tronqué renversé, dont les deux côtés s'appuient sur les formes des barriques tandis que sa base touche la traverse. Ces taquets sont très-utiles pour consolider le système et empêcher les barriques de prendre du jeu. Si on ne les a pas préparés à l'avance on peut obtenir le même résultat en engougeant tout simplement les traverses des sergents, de manière à ce qu'elles prennent la forme des barriques.

Dans le radeau du capitaine Grandin, les grandes longrines latérales sont remplacées par deux barres de fer passant dans les extrémités des traverses, et les ceintures des barriques, terminées par des œils dans lesquels on passe ces barres de fer, sont ensuite raidies au moyen des aiguillettes intermédiaires. Tout cela est évidemment préférable et permet de monter le radeau plus rapidement. Mais cela oblige à avoir des barres de fer préparées exprès, des traverses percées de trous à chaque bout, des ceintures coupées à l'avance et munies d'œils. A bord des navires portant des passagers, les capitaines agiront avec prudence en préparant ces objets peu coûteux et encombrants; mais on peut s'en passer, et sans eux l'idée de M. Grandin, n'en conserve pas moins toute son utilité.

Une fois le radeau à la mer, on complète plus ou moins son installation et son approvisionnement suivant les circonstances du temps et du sinistre. Si l'abandon du navire a lieu pour cause d'incendie ou de voie d'eau, on a parfois une mer calme et plusieurs heures devant soi; on établit alors un mât et une voile; on embarque de l'eau, des vivres, des cartes, etc.; tous ces objets sont très-nécessaires. Mais il est pour les naufragés une nécessité qui prime toutes les autres: c'est de flotter; il faut y songer avant de songer à ne pas mourrir de faim, bien qu'il y ait de tristes exemples d'équipages réduits à cette extrémité; il arrive le plus souvent que ces naufragés sont receillis au bout de quelques heures. Nous insistons sur ce point, parce qu'un grand nombre d'inventeurs d'appareils de sauvetage paraissent se préoccuper par-dessus toute chose des vivres et approvisionnements. Ils ont, à cet égard, un luxe de précautions et d'installations qui, généralement n'est pas en rapport avec l'appareil lui-même, d'une efficacité souvent plus que douteuse ou d'une application impossible.

Après avoir été longtemps vaincus et opprimés, dix peuples réunis dans une coalition formidable, marquaient enfin contre la France si longtemps envahissante et sur le point d'être envahie à son tour. C'était la peine du talion. Les désastres récents de la campagne où nous avions pu, nous autres cosaques, harceler les débris héroïques de l'armée française, anéantie par le froid, avaient détruit en partie à nos yeux le prestige du grand empereur, jusqu'alors invincible. Nous compptions sur le succès : il ne pouvait être douteux.

Qui dit succès, dit butin et pillage, pour nous surtout, et il faut bien l'avouer, c'est là ce qui nous excita le plus. Aussi, contrairement à leurs habitudes, bon nombre des nôtres se décidèrent-ils à suivre les armées alliées, avec l'espoir d'être récompensés de leurs fatigues par les dépouilles opimes des vaincus.

Je me suis toujours contenté de peu et je serais peut-être resté chez moi, sans ma femme que dévorait l'amour du gain. Elle me décida à partir et, comme nous n'avions pas d'enfants, elle voulut m'accompagner. Je ne m'abusa point sur le motif qui dictait sa résolution. En venant avec moi, son espoir était surtout de saisir les occasions favorables pour piller : elle n'avait en moi, sous ce rapport, qu'une très-médiocre confiance.

Nous partimes donc et, bien que l'héroïsme surhumain des débris de l'armée française, bien que l'habileté incomparable de son chef, nous aient retenus en

chemin plus longtemps que nous ne l'avions pensé d'abord, cependant nous pûmes enfin mettre le pied sur le sol de la France, que notre imagination exaltée nous représentait comme couvert de trésors; et vraiment, la part faite aux effervescentes de l'imagination, nous fûmes émerveillés des richesses de ce pays, surtout en le comparant à nos plaines sauvages !

La lutte était finie : l'Empereur avait abdiqué. Nous allions avoir la paix. C'était à qui mettrait à profit des instants précieux pour augmenter encore ses richesses dérobées. Ma femme, Dieu merci, n'avait plus rien à désirer sous ce rapport. Les chevaux dont il était permis de disposer ne pouvaient en porter davantage. Ce fut alors qu'un soir, après une journée où j'avais remarqué qu'elle était plus soucieuse et plus tourmentée que de coutume, j'eus avec ma femme la conversation que voici :

— Qu'as-tu donc aujourd'hui à être si préoccupée ?  
— Ah ! tu as remarqué cela, répondit-elle en souriant. J'en suis bien aise, car j'allais t'en parler. Nous avons, grâce à moi, j'ai le droit de le dire, amassé assez de richesses. Nous possédons, si j'ai bien calculé, de quoi suffire à notre consommation, à tous nos besoins, jusqu'à la fin de notre vie, en la supposant d'une durée au-delà de la moyenne. Mais qu'est-ce que cela s'il nous manque le bonheur ? Et le bonheur pour moi, vois-tu, ce serait un enfant. Par malheur, nous avançons en âge.

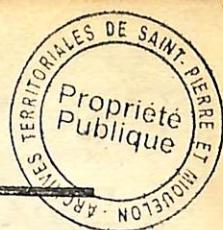
Je ne puis guère espérer que Dieu m'en envoie un maintenant. Eh bien ! mon ami, profitons de l'occasion présente : les français ont de très-beaux enfants. Il m'en faut un.

Je te l'avoue, mon fils (permets-moi de te donner encore ce nom, dit le vieillard, en s'adressant à moi), je ne sus pas résister à la demande de ma femme et sans songer aux larmes que son projet ferait répandre, je résolu de le mettre à exécution.

Je m'informai; j'appris qu'une dame, habitant dans le voisinage de notre campement un château isolé, avait un enfant né depuis peu; que son mari était absent. J'étudiai le château. Je reconnus à la clarté des lumières la pièce où devait se trouver le berceau de l'enfant, et la nuit suivante, accompagné de cinq ou six camarades, nous nous rendimes sans bruit auprès de cette demeure où nous allions jeter le deuil et peut-être la mort.

Appliquer une échelle au mur, enfonce un carreau, pousser de longs hourras pour étouffer le bruit révélateur du carreau cassé, entrer dans la chambre, chercher, prendre dans un berceau un pauvre petit enfant qui y dormait paisiblement, tout cela fut l'affaire de deux ou trois minutes à peine, pour des hommes exercés comme nous aux entreprises avantageuses.

Nous regagnâmes nos chevaux laissés à quelque distance et, en un temps de galop, nous fûmes de retour au campement où nous rentrâmes avec précaution, car



La grande difficulté en matière de radeau de sauvetage, c'est de le construire et de le mettre à la mer, l'approvisionnement est toujours relativement facile lorsqu'on a le temps d'y songer, et c'est l'A B C du métier de marin.

Nous avons fait connaître le radeau du capitaine Grandin, il nous reste à parler des essais auxquels il a été déjà soumis.

C'est lors de la dernière traversée de retour de l'*Impératrice-Eugénie* que ce radeau a été imaginé et construit pour la première fois sur le pont du paquebot, pendant les exercices de sauvetage du jeudi. Le charpentier et six matelots le montaient en une heure, et 52 hommes s'asseyaient facilement sur la plate-forme.

A Saint-Nazaire, une commission fut nommée par ordre de la direction de la Compagnie pour expérimenter le radeau. Nous extrayons de son rapport les passages suivants:

« En quarante minutes, ce radeau a été monté sous les yeux de la commission. On sait combien est grande la difficulté de saisir solidement les barriques dont les surfaces arrondies offrent peu de prise. L'idée de les maintenir au moyen des sergents est donc une idée des plus heureuses, car rien n'est plus facile que de les saisir ensuite par des bouts de filin disposés à cet effet. Le ridage au moyen d'aiguillettes offre l'avantage de pouvoir resouquer les amarages à la mer, si les barriques prenaient du jeu. Ce double mode de fixation des barriques offre les plus sérieuses garanties de solidité, et tout porte à croire qu'elles supporteraient longtemps ainsi le choc des lames. Fermées hermétiquement par les rondelles en caoutchouc, elles peuvent rester longtemps à la mer sans qu'on ait la crainte de voir l'eau s'introduire par les bondes. Cinquante personnes ont pris place sur ce radeau, mais à la mer il conviendrait d'en mettre un moins grand nombre, afin que le radeau, déjà chargé par les vivres, ne fût pas trop immergé. »

« Il est facile d'améliorer encore ce système. On pourrait, par exemple, le consolider au moyen de traverses placées sous les barriques, et que des barres de fer, prolongées de façon à servir de supports aux garde-corps, relieraient aux traverses supérieures. L'idée première étant bonne, rien n'est plus facile que de la compléter. Sur ce premier radeau on peut, au moyen des espars du bord en établir un autre d'une surface beaucoup plus grande, et auquel le premier servira de base et d'appareil flotteur. Chacun, du reste, pourra le modifier suivant les circonstances dans lesquelles il se trouvera et le temps dont il pourra disposer. »

Au résumé, pour construire le radeau du capitaine Grandin, il suffit d'avoir à bord autant de sergents à bondes que l'on a de barriques disponibles et qu'on veut en employer au radeau, en calculant sur le pieds de 16 barriques pour vingt-cinq personnes ne trouvant pas place dans les embarcations. Afin d'être sûr d'avoir toujours à sa portée ces instruments aux moments du danger, il conviendrait de les placer dans un caisson sur le pont avec leurs bondes, rondelles et clavettes, et une demi-douzaine de tarières pour pouvoir percer promptement les trous dans les espars.

On sait que le radeau américain décrit dans le premier volume de ce recueil traverse en ce moment l'Atlantique avec trois marins pour faire concurrence au *Red White and Blue* à l'Exposition universelle; nous espérons et nous croyons que ces hardis navigateurs arriveront sains et saufs, bien qu'un peu fatigués et humides. Cet exploit accompli, nous n'hésiterons pas moins qu'à présent à préférer le radeau du capitaine Grandin. Cette campagne au long cours ne prouvera pas que des cylindres en caoutchouc ne soient exposés à être mis hors de service par un long séjour à bord, et que le prix élevé de l'appareil n'en rende l'application pratique presque impossible; elle n'apportera donc à la question aucun élément nouveau susceptible de modifier le jugement porté à cet égard par la plupart des marins.

(Annales du Sauvetage Maritime.)

#### On lit dans le *Moniteur du Sénégal*:

Le brick-goëlette américain le *San-Antonio*, s'est échoué le 2 courant dans la baie d'Yof.

M. le commandant supérieur de Gorée, informé de l'événement par le capitaine de ce navire, s'est empressé d'envoyer l'aviso à valeur *l'Etoile*, pour lui porter secours.

Cet aviso, commandé pas M. le lieutenant de vaisseau d'Oncieu de la Batisse, a appareillé le 3, à trois heures du matin, et s'est rendu sur le lieu du sinistre, dont il s'est rapproché autant que la prudence le lui imposait, le *San-Antonio* se trouvant entièrement dans les brisants.

La mer était furieuse, et les difficultés à vaincre pour tenter la communication paraissaient insurmontable; cependant la baleinière de *l'Etoile* fut amenée, et l'officier en second de cet aviso, M. Delprat, s'y embarqua.

Elle s'avança résolument dans les brisants: mais arrivée là, cet officier fut obligé de se jeter à l'eau, et toute l'adresse des piroguiers de Guet-Ndar, qui montaient cette embarcation, suffit à peine à l'empêcher d'être roulée à la plage.

nos chefs, dès lors, ne toléraient plus si facilement nos escapades et nos pillages.

Quelle ne fut pas ma surprise, en entrant sous ma tente avec mes compagnons, de voir que l'un d'eux tenait comme moi sous son manteau une petite créature qui paraissait du même âge que celle que je portais moi-même dans mes bras. Cette circonstance s'expliqua bien vite. Un des nôtres m'avait suivi, avait sauté dans la chambre; dans quelle intention? Je suppose que c'était pour piller, bien qu'ils m'eussent tous promis de s'abstenir de pillage pour cette fois seulement. J'ignore s'il put dérober quelques objets; mais en tâtonnant, il avait trouvé un berceau, un enfant dedans et, supposant que je n'avais pas réussi dans ma recherche, il s'en était emparé et m'avait suivi.

Cette dame a sans doute eu des jumeaux, dis-je après réflexion, comment allons-nous faire?

Je m'adressais à ma femme, qui me répondit: J'avais demandé un enfant. Le ciel m'en envoie deux. Sois tranquille, j'en aurai soin et je saurai les élever.

Elle tint sa promesse, tu le sais, et fut toujours une bonne mère pour ton frère et pour toi, car il faut que je le dise à l'honneur de sa mémoire: Si elle avait des défauts auxquels j'ai déjà fait allusion, en revanche elle possédait un cœur excellent. Hélas! tu me diras sans doute: Elle fut sans pitié pour ma mère? C'est vrai et cependant, mon enfant, pardonne, je t'en prie, à la pau-

M. Delprat réussit enfin à monter à bord du *San-Antonio*, où il trouva sept hommes d'équipage et le second, avec lequel il s'entendit.

La baleinière de retour à bord de *l'Etoile*, le commandant employa tous les moyens en son pouvoir, mais ils furent vainement mis en pratique.

Le lendemain 4, le second du *San-Antonio* ayant déclaré qu'il jugeait son navire hors d'état d'être mis à flot, par suite surtout des avaries sérieuses que lui avait fait éprouver la violence de la mer pendant la nuit, M. le lieutenant de vaisseau d'Oncieu de la Batisse, reconnaissant lui-même l'impossibilité de renflouer ce navire toujours échoué debout à terre comme la veille, presque totalement déjaugé, la et brise fraîchissant de plus, en plus se décida à abandonner le *San-Antonio* et à retourner à Gorée, laissant le second et l'équipage à l'abri tout danger, l'avant tout à fait à terre leur permettant de débarquer sans difficulté et de commencer même à mettre sur la plage leurs effets et un grand nombre d'objets.

Conformément aux ordres de M. le gouverneur, transmis par le télégraphe, le commissaire de l'inscription maritime de Gorée, s'est occupé aussitôt du sauvetage, et un détachement de vingt-cinq hommes d'infanterie a été chargé de protéger cette opération contre le pillage des riverains.

Le *San-Antonio* était sur lest; il ne s'agissait donc que d'en retirer les agrès et appareaux, etc.

Par un télégramme de ce jour parvenu de Gorée, l'administration du chef-lieu est informée que le sauvetage a été complet, et que la coque même de ce navire a été mise à terre; qu'enfin tous les objets composant son armement ont été sauvés.

En terminant ce compte rendu, M. le gouverneur se plaît à donner ici un témoignage officiel de satisfaction à M. Delprat, officier en second de *l'Etoile*, aux pilotes Massène et Mouta-Pameira, ainsi qu'aux marins indigènes Sangay et Mody-Mamadou, qui, d'après le rapport du capitaine de *l'Etoile*, lui ont été signalés comme s'étant conduits d'une façon tout à fait remarquable.

Il est heureux aussi de pouvoir adresser des félicitations à M. le lieutenant de vaisseau d'Oncieu de la Batisse, que M. le commandant supérieur de Gorée signale, de son côté, pour l'empressement et l'énergie qu'a montré cet officier, et les efforts bien entendus qu'il a mis en pratique dans cette circonstance périlleuse et difficile.

(*Moniteur de la Flotte*).

vre défunte la faute qu'elle me fit commettre, comme tu m'as promis tout à l'heure de me la pardonner à moi-même..... Tu sais du reste que, de mon côté, je t'ai élevé comme mon propre fils, avec plus de soin même, car pensant bien qu'un jour je devrais te rendre à ta famille, j'ai fait soigner ton éducation dans ce but et t'ai envoyé à la ville apprendre le français, la langue de ta patrie.

Maintenant il me reste un dernier devoir à remplir.

Voici là, dans ce petit paquet, une partie des objets que

tu avais sur toi, lorsque je te dérobai. Ils serviront à te

faire connaître ta mère, ton nom, ta famille. Promets-

moi de ne briser le cachet qui les ferme, que lorsque

je ne serai plus. Tu n'attendras pas longtemps. Et main-

tenant, ajouta-t-il d'une voix faible et tremblante, est-il

bien vrai que tu me pardounes?

— Oh! oui, m'écriai-je, oui, je vous pardonne!

Il fut sans doute dans mes yeux qu'en ce moment les

paroles sorties de ma bouche traduisaient fidèlement ma

pensée intime, car sa figure flétrie rayonna soudain d'un

bonheur indicible. Puis, presque aussitôt son corps

tressaillit comme par l'effet d'une secousse galvanique.

L'immobilité remplaça subitement ce mouvement con-

vulsif: Le vicillard n'était plus!....

Je ne vous dirai rien de ma douleur: C'était celle

d'un fils perdant son père bien-aimé. Enfin, après les

premiers jours de découragement et de tristesse, pen-

dant lesquels j'avais, pour ainsi dire, perdu la mémoire de ce précieux paquet qui contenait ma destinée, je le saisis d'une main tremblante et j'en brisé le cachet avec émotion. Sur un papier grossièrement écrit qui frappa d'abord mes regards se trouvaient seulement ces mots:

« Mon fils, je pense que ta mère existe encore, car le bruit des démarches qu'elle a faites récemment pour te retrouver est venue jusqu'à moi. Elle habite le château d'Eglemont, près Nancy. »

— Mon fils! mon cher enfant! s'écria la comtesse, qui ne put contenir plus longtemps l'explosion d'une joie, d'un bonheur impossible à décrire et que chaque parole du narrateur avait fait grandir dans son âme. Et elle tendait ses bras au jeune homme qui, non moins ému, non moins heureux qu'elle, s'y jeta avec ivresse.

Mais, après quelques secondes, le jeune homme se dérobant aux baisers maternels de la comtesse, avait reculé d'un pas et sa figure expressive avait annoncé soudain un embarras étrange, inexplicable. . .

— Madame, dit-il à la comtesse, en hésitant, mais.... mais vous ne me parlez pas de mon frère?

— Ton frère? répondit la comtesse étonnée.

— Oui, celui que les cosaques avaient dérobé en même

temps que moi.

(La suite au prochain n°.)



## ÉTAT CIVIL.

Saint - Pierre.

## NAISSANCES.

- 23 septembre. -- Béchet (Hélène-Jeanne).  
24 septembre. -- Maxime (Joséphine-Elisabeth).  
26 septembre. -- Desdouets (Louis-Joseph-Marie)

## Mouvements du Port.

## ARRIVAGES.

## BÂTIMENTS DU COMMERCE.

## Navires métropolitains :

11 septembre. -- Goëlette *Emile-et-Auguste*, cap. Thouzé, venant de Marseille, chargée de sel et de diverses marchandises.

13 septembre. -- Brick *Raoul-et-Aurélie*, capitaine Bonneau, venant de la Martinique, sur lest; -- Goëlette *Sirène*, patron Cormier, venant de Miquelon, chargée de mornes sèches.

15 septembre. -- *Georges-Auguste*, capitaine Lambert, venant de Sétuval, chargé de sel; -- *Edouard-Eloïse*, capitaine Stéphan, venant de Saint-Martin, chargé de sel.

19 septembre. -- Goëlette *Violette*, capitaine Chapon, venant de Boston, chargée de diverses marchandises.

## Navires étrangers :

13 septembre. -- *Robert-Nobé*, capitaine Coon, venant de Kobé, chargé de charbon.

15 *Tremblant*, capitaine Langlois, venant de Boston, chargé de diverses marchandises; -- *Sparkler*, capitaine Mac Donnal, venant de Antiguanche.

18 septembre. -- Goëlette *Malta*, capitaine Marred, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; -- *Florina*, capitaine Doan, venant de Yarmouth, chargée de diverses marchandises.

19 septembre. -- Goëlette *Spray*, capitaine Proter, venant du Burin, sur lest; -- *Arab*, capitaine Forest, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; -- *Alalanta*, capitaine Brondiche, venant de Chittaber, chargée de bois de construction.

21 septembre. -- Goëlette *Done-Star*, capitaine Fawel, venant d'Halifax, chargée de bois de construction.

23 septembre. -- Goëlette *Conservatrice*, capitaine Jean, venant du cap Breton, chargée de bestiaux.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

10 septembre. -- Goëlette *Emile-Edouard*, patron Girardin, 15,000 morues; -- *Louise*, patron Fouché,

25,000 morues; -- *Ella*, patron Charpentier 30,000 morues; -- *Eclair*, patron Charpentier, 8,000 morues; -- *Héros*, patron Chérelle, 11,000 morues; -- *Vague*, patron Lemaire, 5,000 morues; -- *Arbutus*, patron Gautier, 14,000 morues; -- *Mogador*, capitaine Joly, 18,000 morues; -- *Brise*, patron Horrel, 20,000 morues; -- *Miquelonaise*, patron Ibart, 12,000 morues; -- *Etoile-Polaire*, patron Rocher, 12,000 morues; -- *Jeune-Union*, patron Merdrignac, 2,000 morues; -- *Sainte-Marie*, patron Quemeray, 4,500 morues; -- *Gabrielle*, patron Rouelle, 13,000 morues; -- *Ecureuil*, patron Hubert, 14,000 morues; -- *Eugenie-Rose*, patron Dupuy, 7,000 morues.

13 septembre. -- *Canadienne*, patron Jaquet 10,000 morues; -- *Dorothé*, patron Aramendy, 4,000 morues; -- *Eugénie*, patron Jaquachoury, 6,000 morues; -- *Blonde*, patron Legalais, 14,000 morues; -- *Albert*, patron Quesnel, 15,000 morues; -- *Eponine*, patron Pansard, 12,000 morues; -- *Rencontre*, patron Chenet, 6,000 morues; -- *Ami*, patron Letellier, 12,000 morues; -- *Récompense*, patron Benard, 18,000 morues; -- *Sébastopol*, patron Goudé, 20,000 morues; -- *Grand-Banc*, capitaine Robine, 40,000 morues; -- *Tour-Malakoff*, capitaine Denis, 15,000 morues; -- *Indécis*, capitaine Girault 8,000 morues; -- *Emile-et-Eugénie*, capitaine Boivin, 12,000 morues; -- *Mari*, patron Godfroy, 15,000.

14 septembre. -- *Zélia*, patron Maillard, 10,000 morues; -- *Coquette*, patron Fanouiller, 10,000 morues; -- *Auguste-et-Julie*, patron Cœuret, 12,000 morues; -- *Sainte-Claire*, patron Eguay, 18,000 morues; -- *Emilie*, patron Piton, 19,000 morues; -- *Bonitas*, patron Legasse, 16,000 morues; -- *Deux-Joséphine*, patron Raoult, 8,000 morues; -- brick *Bayonnaise*, capitaine Besnier, 40,000 morues.

15 septembre. -- *Marie-Louise* n° 2, patron Richard, 2,000 morues; -- *Spray*, patron Priez, 10,000 morues.

16 septembre. -- *Aimable-Marie*, patron Touzé, 32,000 morues; -- *Mathilde*, patron Lebourg, 16,000 morues; -- *Espoir*, patron Silhouette, 8,000 morues; -- *Hortense*, patron Portier, 12,000 morues.

16 septembre. -- Goëlette *Aimable-Marie*, capitaine Touzé, 32,000 morues; -- *Mathilde*, capitaine Lebourg, 16,000 morues; -- *Espoir*, patron Silhouette, 8,000 morues; -- *Hortense*, patron Portier, 12,000 morues.

17 septembre. -- Goëlette *Courageuse*, patron Maudier, 27,000 morues; -- *Gentilla*, patron Tebault, 4,000 morues; -- *Amélie*, patron Hué, 42,000 morues.

18 septembre. -- *Clémence*, patron Gomériaux, 25,000 morues; -- brick *Gustave*, capitaine Forcel, 31,000 morues.

19 septembre. -- Goëlette *Mère-de-Famille*, patron Lemoine, 12,000 morues; -- brick *Désiré*, capitaine Bourdel, 18,000 morues; -- goëlette *Victorine*, capitaine Rachinel, 21,000 morues.

20 septembre. -- *Deux-Louise*, capitaine Giraud, 25,000 morues; -- *Amitié*, capitaine Massu, 40,000 morues; -- *Espérance*, capitaine Bidel, 24,000 morues.

rues; -- *Céleste*, patron Archenoux, 24,000 morues.  
22 septembre. -- brick *Louis-Gilles*, capitaine Marquer, 20,000 morues.

## DÉPARTS.

## Navires métropolitains partis pour diverses destinations

27 septembre. -- Brick *Aimée*, capitaine Gavran, allant à Saint-Servan. -- goëlette *Sainte-Claire*, capitaine Eguay, allant à Granville. -- *Mogador*, capitaine Joly, allant à la Martinique. -- brick *Espiègle*, capitaine Veincent, allant à Saint-Malo.

-- *Grand-Banc*, capitaine Robine, allant à Granville.  
28 septembre. -- Goëlette *Marie-Céleste*, capitaine Luce, allant à la Martinique. -- *Aimable-Marie*, capitaine Touzé, allant à Granville.

## ANNONCES.

## A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE  
Chez M. F. DELANGLE, fab<sup>t</sup>  
à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve). 6

## EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT  
(PÊCHE DE LA MORUE.)

PRIX : 10 CENTIMES.

TABLEAU POSTAL  
POUR 1867. — PRIX : 50 c.LA FEUILLE OFFICIELLE  
Paraissant tous les Jeudis.

PRIX : 50 CENTIMES.

Les Demandes d'abonnement à la FEUILLE OFFICIELLE doivent être adressées à l'Imprimerie.

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital de Saint-Pierre, du 1<sup>er</sup> au 31 Août 1867.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE. maximum.	minimum.	DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.						
1	772	771	16 0	17 8	18 0	13 0	O.-S.-O.	Fraîcheur.	Peu nuageux.	
2	769	767	15 0	16 0	17 0	13 0	S.-O.	Idem.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
3	762	763	15 0	17 5	18 0	12 0	S.-O.	Jolie brise.	Idem.	Brume dans la matinée.
4	767	766	12 0	15 0	16 0	12 0	S.-E.	Petite brise.	Idem.	Pluie et brume toute la journée.
5	765	762	15 5	15 5	17 0	14 0	O.-S.-O.	Idem.	Idem.	Brume une partie du jour.
6	765	765	19 5	21 0	21 5	16 0	N.-O.	Jolie brise.	Peu nuageux.	Brume dans la soirée.
7	766	763	17 5	18 5	19 0	14 0	S.-O.	Idem.	Idem.	Brume toute la journée.
8	762	761	20 5	20 0	22 0	15 0	N.-O.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Halo lunaire.
9	763	763	17 0	16 5	19 0	13 0	S.-E.	Idem.	Nuageux.	Pluie et brume une partie du jour.
10	762	763	18 0	20 0	22 0	15 0	N.-O.-S.-O.	Léger souffle.	Entièrement couvert.	Brume dans la soirée.
11	758	756	17 0	16 0	17 0	14 0	S.-O.	Petite brise.	Nuageux.	Brume toute la journée.
12	755	756	15 0	15 5	17 0	12 0	O.-N.-O.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
13	760	761	16 5	17 5	18 0	13 0	N.-O.-O.	Petite brise.	Nuageux.	Brume toute la journée.
14	762	762	17 5	19 5	20 0	15 0	Calme.	Calme.	Très-nuageux.	Brume toute la journée.
15	763	765	18 5	19 4	20 0	16 0	S.-O.	Petite brise.	Idem.	Halo lunaire.
16	767	766	19 0	19 5	21 0	16 0	S.-O.	Fraîcheur.	Idem.	Pluie et brume dans la soirée.
17	763	759	17 0	14 5	17 0	13 5	S.-E.	Idem.	Idem.	Brume toute la journée.
18	755	757	18 0	20 8	21 0	16 5	S.-O.-O.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
19	758	760	13 8	14 5	16 0	14 0	E.-S.-E.	Idem.	Idem.	Brume toute la journée.
20	758	757	17 0	19 0	19 0	15 0	S.-O.	Léger souffle.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
21	755	755	17 8	17 5	18 0	14 5	S.-O.	Idem.	Idem.	Idem.
22	756	757	17 5	16 5	18 5	13 0	O.-N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	Brume toute la journée.
23	763	764	16 4	17 0	17 0	13 0	N.-O.-S.-O.	Petite brise.	Idem.	Brume toute la journée.
24	762	759	16 5	16 8	18 0	14 0	S.	Idem.	Peu nuageux.	Brume toute la journée.
25	755	754	16 8	18 0	18 5	15 0	S.-S.-O.	Fraîcheur.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
26	758	759	16 0	16 0	17 0	14 0	N.-O.	Idem.	Idem.	Idem.
27	761	759	16 5	17 5	18 0	14 0	N.-O.-S.-O.	Jolie brise.	Peu nuageux.	Brume toute la journée.
28	760	760	18 0</td							