

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 39.

JEUDI 10 OCTOBRE 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN. 15 fr.
SIX MOIS. 8
TROIS MOIS. 4
UN NUMÉRO. 0 fr. 50 cent.

PARTIE OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE relative à la constitution d'une Société d'encouragement pour la navigation de plaisance. — Concessions qui lui sont faites.

Paris, le 22 juillet 1867.

MESSIEURS, je m'empresse de vous faire connaître qu'il vient de se former à Paris, sous le titre de *Société d'encouragement pour la navigation de plaisance*, une association à laquelle l'Empereur a promis son patronage et qui peut rendre de réels services, en propagant le goût des choses de la marine et en favorisant les progrès des constructions navales. Cette Société est aujourd'hui régulièrement constituée, par suite d'une décision de M. le Ministre de l'intérieur, en date du 22 juin dernier, qui lui a accordé l'autorisation nécessaire. Vous trouverez ses statuts reproduits ci-après.

D'après l'article 2 des statuts, la Société pourra délivrer aux propriétaires de yachts français un pavillon spécial, qui sera le pavillon national avec une étoile blanche au centre de la bande bleue; suivant l'article 7, les propriétaires, membres de la Société, pourront en outre arborer sur leurs embarcations ou bâtiments un guidon de forme triangulaire semblable au pavillon. J'ai décidé que ce pavillon et ce guidon seront insérés dans le Code commercial des signaux, où figurera aussi la liste de tous les bâtiments de plaisance qui les auront obtenus.

Désireux de faciliter, autant qu'il dépend

du département de la marine, le succès de la Société d'encouragement, j'ai arrêté en sa faveur les dispositions suivantes :

Les yachts porteurs du pavillon de la Société seront admis dans l'intérieur des ports de guerre, et, sur les rades, aux mouillages assignés aux bâtiments de l'Etat, toutes les fois que les besoins du service ne s'y opposeront pas.

Sous la même réserve, les yachts de 20 tonneaux et au-dessus seront reçus dans les bassins de radoub appartenant à l'Etat, et auront la faculté de se faire réparer par les ouvriers des arsenaux, en se conformant aux tarifs en vigueur.

Enfin, les marins en congé renouvelable ou en disponibilité, dans les conditions déterminées par l'article 7, § 2, et par l'article 54 du décret des 22 octobre 1863, 27 février 1866, pourront s'y embarquer sans perdre le bénéfice de la position que leur font ces articles, pourvu toutefois que le yacht soit muni d'un rôle d'équipage et ne franchisse pas les limites de la navigation au cabotage.

Je vous prie, Messieurs, de pourvoir, chacun en ce qui vous concerne, à l'exécution de ces dispositions, et je vous recommande d'une manière générale de prêter, en toute occasion, un appui bienveillant à la Société d'encouragement pour la navigation de plaisance, à ses membres et aux bâtiments qui porteront son pavillon.

Recevez, etc.

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

Signé RIGAULT DE GENOUILLY.

ANNEXE.

Société d'encouragement pour la navigation de plaisance.

STATUTS

Article 1^{er}. La Société d'encouragement pour la navigation de plaisance a pour but :

1^o De développer le goût de la navigation de plaisance et de favoriser les progrès des constructions maritimes ;

2^o D'encourager les courses nautiques par des subventions et des prix ;

3^o De concéder aux yachts français un pavillon spécial qui leur assure certains priviléges ;

4^o De créer une agence centrale, à Paris, dans le but de recevoir toutes demandes et de faire toutes démarches intéressantes yachts et la navigation de plaisance.

Art. 2. Le pavillon des yachts est le pavillon national, avec une étoile blanche au centre de la bande bleue ; les dimensions de ce pavillon seront déterminées par un règlement, d'après celles des yachts. La société délivre aux propriétaires des yachts français, sur leur demande, un diplôme qui accompagne et constate la concession du pavillon.

Art. 3. Est considéré comme yacht tout bâtiment, toute embarcation, à voiles ou à vapeur, jaugeant cinq tonneaux et au-dessus, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la navigation de plaisance.

Art. 4. La Société n'admet pour chaque yacht présenté qu'un seul propriétaire, qui demeure responsable vis-à-vis d'elle et au nom duquel le yacht est inscrit.

FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS⁽¹⁾

(ROMAN INÉDIT).

Oh ! mon Dieu ! s'écria la comtesse en se retournant vers Madeleine, qui, pendant cette scène était restée pâle et immobile à sa place, la joie, le bonheur de retrouver un enfant cheri m'avaient fait oublier que, toi aussi, tu attends ton fils, ton fils perdu comme le mien !

— Ah ! par grâce, jeune homme, s'écria alors Madeleine, qui se jeta à ses genoux, dites, dites vite, qu'est devenu mon fils ?

— Hélas ! madame, il est mort !

Mort ! . . . et Madelaine poussant un cri s'affaissa et perdit le sentiment.

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34 35, 36, 37 et 38 de la FEUILLE OFFICIELLE.

La comtesse, le jeune homme s'empressèrent autour d'elle; Joseph appelé accourut: elle reprit connaissance.

Mort ! il est mort ! telles furent ses premières paroles. Puis, reprenant peu à peu ses forces et questionnant le narrateur :

— Et depuis quand est-il mort ?

— Nous avions l'un et l'autre dix ans, répondit-il; chacun l'aimait, l'admirait ! il était l'âme de nos jeux d'enfants. Son intelligence était bien supérieure à celle de tous ses camarades : mais son cœur excellent, ses qualités aimables savaient éloigner l'envie, et sans envie, avec bonheur, nous le reconnaissions pour notre chef. Pauvre Zingaro !

Et une larme à ce souvenir vint mouiller la paupière de l'étranger.

Mais Madeleine aux derniers mots s'était subitement levée de son siège :

— Zingaro, dites-vous ? qu'est cela ?

— C'était votre fils, Madeleine.

— Mon fils, mais il s'appelait Jean !

— Les cosaques, vous le comprenez, quand ils nous enlevèrent ne savaient pas nos noms. Ils l'avaient nommé Zingaro et moi Karl.

— Mon Dieu ! s'écria Madeleine, quel jour se fait dans mon esprit !.... Karl ! êtes-vous bien sûr d'être le fils de madame la comtesse ?

— Ce papier.....

— Ce papier prouve que vous avez été enlevé du château d'Eglemont ; mais mon fils et celui de madame la comtesse y furent ravis tous les deux. Ils étaient dans la même chambre, dans des berceaux parciels !

— Le paquet, reprit Karl, outre ce papier, contenait ces chiffres brodés.... et Karl les montrait.

La comtesse qui se taisait pendant cette scène, la comtesse que les paroles de Madeleine avaient fait tressaillir, qui se sentait envahie depuis quelques instants par un trouble dont elle ne pouvait encore démêler la cause, la comtesse se précipita vers les chiffres, brodés sur une étoffe dont il ne restait plus que des fragments.

— Ce sont mes armes ! s'écria-t-elle. Ah ! je le savais bien que tu étais mon fils !

Et avec une nouvelle effusion de tendresse elle pressa Karl dans ses bras, comme si elle venait de retrouver une seconde fois son fils qu'un instant, et comme par instinct, elle avait tremblé de voir disparaître à ses yeux.

Mais lorsque Karl et elle dirigèrent, un moment après, leurs regards humides de larmes de joie du côté de Madeleine, ils la virent qui pleurait silencieusement.

— Tu pleures, Madeleine, dit la comtesse ; ma joie te fait mal. Ah ! je le comprends, car tu as perdu ton fils.

— Mon fils ! qui vous a dit qu'il est mort ?

— Mais tu as entendu Karl.

— Karl est-il votre fils ou le mien ?

La Société publie une liste annuelle des yachts qui portent son pavillon.

Art. 5. Le pavillon peut être refusé ou retiré temporairement lorsque des motifs particuliers l'exigent. Dans le premier cas, le Comité prononce le refus ; dans le second, il convoque une assemblée générale qui décide s'il y a lieu de prononcer le retrait.

Les effets de ces décisions ne s'étendent pas au delà de l'année courante, après laquelle une nouvelle demande peut être adressée par les propriétaires des yachts.

Art. 6. Le diplôme qui constate la concession du pavillon de la Société n'est délivré aux propriétaires des yachts qu'après versement entre les mains du trésorier d'une somme de 100 francs.

Art. 7. Les membres de la Société pourront arborer un guidon spécial à bord de toute embarcation, de tout bâtiment inscrit en leur nom.

Ce guidon, de forme triangulaire, est semblable au pavillon de la Société. Les dimensions seront déterminées par le règlement.

Art. 8. Les différentes sociétés nautiques qui voudront participer aux concessions de prix et de subventions faites par la Société devront accepter et faire observer le règlement de courses qui sera ultérieurement rédigé et publié. Ce règlement, ainsi que les programmes des courses auxquelles sont attribués des prix de la Société d'encouragement, sont soumis, chaque année, à l'approbation de l'officier général de la marine, aide de camp de l'Empereur, et portent sa signature.

Art. 9. Toute personne qui désire faire partie de la Société doit être présentée par deux de ses membres.

Les demandes d'admission sont enregistrées sur le livre tenu à cet effet par le secrétaire.

Le secrétaire fait connaître à tous les membres de la Société les noms des personnes présentées et les convoque en assemblée générale pour le ballottage. Si cette réunion n'a pas lieu dans les vingt jours qui suivent l'heure de la convocation, un nouvel avis est adressé cinq jours avant la date assignée à la tenue de l'assemblée.

Le scrutin est secret ; une boule noire annule cinq boules blanches.

Art. 10. Toute personne propriétaire d'un yacht, qui désire faire partie de la Société, doit, au préalable, réclamer le pavillon et se conformer aux dispositions de l'article 6.

Art. 11. L'année de la Société date du 1^{er} janvier, époque à laquelle est due la cotisation annuelle.

Cesse d'appartenir à la Société, tout membre qui n'a pas acquitté sa cotisation avant

le 1^{er} mars. Chaque membre de la Société paye, à son entrée, 200 francs ; savoir :

100 francs d'entrée, et 100 francs pour la cotisation annuelle.

Art. 12. Le titre de membre honoraire peut être accordé par le Comité : ce titre ne confère pas le droit d'arborer le guidon spécial.

Art. 13. Les membres de la Société reçoivent une carte personnelle qui leur donne accès dans les lieux de réunion qui seront créés, soit à Paris, soit sur le littoral.

Art. 14. La Société est administrée par un Comité de douze membres, nommés pour deux années en assemblée générale.

Le Comité choisit dans son sein : un président, deux vice-présidents, un trésorier, un secrétaire.

Les pouvoirs les plus étendus sont dévolus au Comité, en ce qui concerne la direction et l'administration de la Société.

Le Comité publie un règlement intérieur.

Il convoque chaque année une assemblée générale dans le mois de décembre, et présente un rapport sur la situation de la Société.

Art. 15. L'officier général, aide de camp de l'Empereur, fait de droit partie du bureau ; toutes les mesures concernant la navigation de plaisance adoptées par le Comité sont soumises à son visa.

Art. 16. Les décisions du Comité sont obligatoires pour tous les membres de la Société.

Art. 17. Les membres fondateurs de la Société d'encouragement pour la navigation de plaisance sont :

MM. Gabriel Benoit-Champy, Le vicomte de Chatauvillard, Le baron de Crisenoy, Jules de Crisenoy, Henri Cartier, Le baron Duperré, Charles Dassy, Le duc de Fitz-James, Hennequin, Le vice-amiral Jurien de la Gravière, Le marquis de Lamberly, Le Roy d'Estiolas, Le vicomte de Montreuil, E. de Montreuil, le duc Mouchy, Arthur Petididier, Jules Peulvé, Le comte Roger (du Nord), Le comte H. de Sesmaisons, Le comte F. de Sesmaisons, Le duc de Vallombrosa, Le prince de Wettingstien.

Art. 18. Les membres fondateurs ont élu pour deux années un Comité composé ainsi qu'il suit :

M. le vice-amiral Jurien de la Gravière, aide de camp de l'Empereur.

Président : M. le duc de Vallombrosa.

Vice-Présidents : MM. le vicomte de Chatauvillard, Jules Peulvé.

Secrétaire : M. Gabriel Benoit-Champy.

Trésorier : M. Hennequin.

Membres du Comité :

MM. le baron de Crisenoy, Jules de Crisenoy, Le baron Duperré, Arthur Petididier, Le vicomte de Montreuil, Le Roy d'Estiolas, Ch. Dassy.

PARTIE NON OFFICIELLE

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 à bord de l'aviso à vapeur le *Lutin*, en faveur des incendiés de Saint-Pierre :

Commandant, état-major et équipage. 251 fr.

FAITS DIVERS.

Les exercices de sauvetage à bord des navires. — *Le Guide du sauvetage de M. le capitaine Conseil, de Dunkerque.* — Le dossier relatif au radeau du capitaine Grandin renferme un rapport adressé au directeur général des postes par l'agent de cette administration embarqué sur le paquebot *l'Impératrice-Eugénie*. Il est dit en commençant qu'une des premières préoccupations des passagers à bord des paquebots est de prendre connaissance du rôle de sauvetage qui se trouve affiché sur chaque bateau, à la descente principale du salon. Mais leur déception est grande lorsqu'ils s'aperçoivent que les moyens de sauvetage sont à peine suffisants pour l'équipage et les gens de service du bord, et que s'il arrivait une catastrophe, les passagers seraient infailliblement perdus.

Cette observation est d'autant plus digne d'attention que nous avons plusieurs fois entendu émettre l'avis qu'il fallait éviter avec soin de placer à bord des paquebots quoi que ce soit qui pût rappeler aux passagers l'idée de la possibilité d'un naufrage. Autant vaudrait assurément dissimuler l'existence à bord d'un médecin et des médicaments, dans la crainte de rappeler aux passagers qu'ils peuvent être malades. La compagnie transatlantique ne partage pas ces appréhensions, et nous l'en félicitons ; elle s'attache, au contraire, à multiplier à bord

— Je ne te comprends plus : la douleur t'égare. Ces chiffres brodés....

— Eh quoi ! madame, avez-vous donc perdu le souvenir de vos bontés envers moi?... Moi je ne les ai point oubliées ! Nos deux enfants, grâce à vous, reposaient dans des langes semblables... Eh ! comment voulez-vous que les cosaques aient reconnu mon fils entre les deux et l'aient distingué de l'enfant de son maître ?

Grand Dieu ! s'écrierent à la fois Karl et la comtesse ; et le regard de Karl interrogait cette dernière qui, pâle et défaillante, eut à peine la force de dire :

— Hélas ! Madeleine a raison et je ne sais plus maintenir mon fils !

Il est difficile de peindre la scène muette qui suivit les tristes explications que nous venons de reproduire.

La comtesse frappée au cœur par cette difficulté imprévue qui lui ravissait son fils au moment où elle croyait l'avoir retrouvé, la comtesse presque privée de sentiment, s'était laissé aller sur un siège et, de prime abord, son esprit, si souvent ébranlé jadis par des secousses terribles, n'avait pu supporter ce dernier choc, sans subir un bouleversement total qui ne permettait plus à cette malheureuse femme de réunir deux idées. Bref elle n'avait plus la force de penser : elle était anéantie !

Pour Madeleine, plus forte d'ailleurs que la comtesse, après avoir subi le rude coup qui lui avait fait perdre con-

naissance, après avoir cru son fils mort, un espoir bien incertain, mais réel, s'insinua à ce moment dans son esprit et elle en éprouvait comme une espèce de soulagement. L'incertitude assurément ne pouvait longtemps lui sembler un bienfait ; la douleur de la comtesse qu'elle aimait sincèrement lui causait une impression pénible ; mais enfin, après avoir dit : mon fils est mort, son esprit se répétait ces mots : qui sait ? Le doute peut parfois, et pour un court espace de temps, constituer un bonheur relatif.

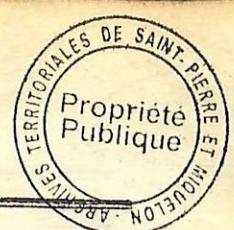
Quant à Karl, il était bien à plaindre lui aussi. Vingt ans il s'était cru le fils du vieux cosaque qui l'avait élevé ; vingt ans il avait vécu calme et heureux, sans rien désirer de plus que ce qu'il avait. Un jour, au moment de perdre celui qu'il appelait son père, son seul ami au monde, il avait appris qu'il possédait au loin une famille, une mère peut-être. Une mère ! comprenez-vous combien ce mot si doux raisonna agréablement à l'oreille du jeune Karl ? Et pendant le temps qu'il mit pour chercher à la rejoindre, en traversant toute l'Europe, lorsque soit à pied, soit à l'aide de mauvaises voitures qu'il rencontrait sur la route, il se rapprochait le plus vite qu'il lui était possible de ce but tant désiré, vous devinez quels rêves d'azur il faisait, quels châteaux légers et radieux il construisait dans son imagination : Une mère, une famille, le bonheur enfin, ce mot magique qui n'a qu'un tort, celui d'être seulement un mot. Ces

visions enflammaient son esprit et le transportaient dans un monde imaginaire hélas ! Enfin, il avait cru un moment voir se réaliser son rêve. Il était à Eglement. La comtesse, sa mère, l'habitait toujours. Il venait d'entrer chez elle ; il l'avait pressée dans ses bras et puis, soudain, tout cela qui paraissait pourtant bien réel, tout cela s'était évaporé comme une ombre fugitive et, en réalité, il n'avait plus devant les yeux que deux femmes en pleurs, deux mères désolées, et de ces deux mères, laquelle était la sienne ? Il l'ignorait hélas ! et sentait déjà, qu'à moins d'un miracle, il l'ignorerait toujours !

CHAPITRE VI.

PROJETS.

Le lendemain du jour où s'étaient passés les événements racontés dans le chapitre qui précède, la comtesse enfermée dans sa chambre, plus pâle encore que d'habitude, grâce à une nuit d'insomnie et grâce aux secousses morales de la veille, rêvait, étendue sur une chaise longue. Il était facile de voir, de prime abord, en étudiant sa physionomie, que Mme d'Hauteville avait repris pleine possession de ses facultés intellectuelles et même certain air de contentement répandu sur ses traits, laissant à penser qu'elle croyait avoir trouvé une



les moyens de sauvetage et à prouver à ses passagers qu'elle ne néglige rien pour assurer leur salut en cas d'accident. Dans chaque cabine, des ceintures de natation sont accrochées au-dessus des couchettes, et on a vu que tous les jeudis on fait à la mer des exercices de sauvetage. C'est pendant ces exercices, consacrés principalement aux manœuvres en cas d'incendie, que le capitaine Grandin a fait faire le moutage et le démontage de son radeau. Leur pratique se généralisera certainement avec le temps. L'art du sauvetage est encore dans l'enfance. Nous lisions dernièrement à ce sujet, dans une note anglaise concernant l'invention des canots de sauvetage, que lors des premiers essais faits en Angleterre sur ces engins vers la fin du siècle dernier, on considérait l'invention comme peu susceptible d'application pratique. Les pertes énormes occasionnées par les naufrages étaient, disait-on, un tribut fatal que les nations maritimes devaient se résigner à payer à leurs richesses commerciales et à leur prospérité navale, il paraissait inutile de chercher à en atténuer les rigueurs. Les 14,000 personnes sauvées depuis cette époque sur les côtes du Royaume-Uni par les engins de sauvetage protestent assurément contre l'opinion avancée en 1790. Il n'est pas moins inexact de soutenir actuellement que l'idée de munir tous les navires de moyens de sauvetage est chimérique et n'est pas susceptible de réalisation.

L'art du sauvetage à bord des navires est tout entier à créer, et nous ne faisons que reproduire ici la pensée d'un marin qui s'est beaucoup occupé de ces matières. M. le capitaine Conseil, de Dunkerque, nous exprimait naguère son regret que l'art du sauvetage ne fit pas partie de l'éducation de tout marin, au même titre que la manœuvre des voiles, des embarcations, du gouvernail. Tous les navires, disait-il, possèdent à bord des objets susceptibles d'être utilisés dans maintes circonstances pour préserver la vie des hommes; on ne sait pas s'en servir ou on n'y pense pas. M. Conseil rappelle dans son *Manuel de sauvetage* divers procédés, dont l'emploi est facile. On arme une embarcation par un très-mauvais temps pour aller à terre ou pour traverser une barre. Au moyen de quelques barils vides amarrés sous les bancs on pourrait rendre cette embarcation insubmersible; en plaçant quelques gueuses au fond d'un canot et en amarrant deux barils sur les fargues à l'avant et à l'arrière, on assurerait son redressement; au moyen d'un sac en toile, on ferait une ancre flottante qui empêcherait le canot d'être roulé. Personne ne songe à prendre ces précautions; il en résulte que souvent le canot est rempli ou

chaviré et que l'équipage est noyé. Il est vrai de dire que les marins, comme tous les hommes sans cesse exposés aux dangers, sont naturellement insouciants. Mais les officiers ne le sont pas pour les marins qu'ils dirigent, il faut donc bien plutôt attribuer ce défaut de précautions à ce que l'emploi des moyens de sauvetage n'est pas entré dans les mœurs maritimes. Il y a là toute une révolution à opérer dans les habitudes. Cette révolution s'accomplira avec le temps; mais par quels moyens s'accomplira-t-elle?

Certaines personnes voudraient que des règlements spéciaux obligeassent les armateurs à pourvoir leurs navires d'engins de sauvetages, tels que ceintures, porte-amarres, etc; nous sommes fermement convaincus qu'en recourant à ce moyen on n'arriverait qu'à soulever de très-vifs mécontentements, sans atteindre le but que l'on se propose. Les réformes durables et vraiment fécondes ne s'accomplissent que par la persuasion. Livrés à eux-mêmes, les armateurs consentiront à faire des sacrifices pour placer à bord des bâtiments des engins vraiment efficaces, et il viendra un temps où ils tiendront à honneur de le faire.

Il appartient aux grandes Compagnies de navigation de bâter de tels progrès, et la Compagnie générale transatlantique donne à cet égard un excellent exemple qui lui a valu récemment les félicitations de S. Exc. l'amiral président de la Société centrale de sauvetage des naufragés.

(*Annales de Sauvetage maritime*).

Sauvetage d'une chaloupe de pêche et d'un mousse qui la montait par le canot de la Cotinière. — Le 26 juillet, à six heures du soir, par une tempête affreuse, qui a désolé les côtes des îles de Ré et d'Oléron, les habitants du petit port de la Cotinière aperçurent au large, à grande distance, une chaloupe ayant le pavillon en berne.

Le canot de sauvetage fut immédiatement lancé et parvint après deux heures d'efforts à la barque en détresse. Des quatre marins composant l'équipage il ne restait plus à bord qu'un mousse, le nommé Léopold-Philippe Berjon, âgé de dix-sept ans. Il fut rameillé ainsi que le bateau de pêche, à la Cotinière, où il raconta le triste drame auquel il avait survécu.

La chaloupe navigua à une vingtaine de lieues au large, lorsqu'elle fut assaillie par la tempête. Le pont était balayé par les lames; l'une d'elles enleva le patron, père du mousse. Le malheureux enfant, accablé de douleurs, présentant qu'il allait être enlevé lui-même,

se traîna sur le pont et descendit dans la chambre dont les panneaux se refermèrent sur lui.

Adix heures du soir la mer rétait de plus en plus tourmentée; le vent redoublant d'impétuosité arrachait le gréement, déchirait les voiles et couchait la chaloupe sur le flanc.

Tout à coup, un cri de détresse et d'agonie arrive jusqu'au mousse qui s'élance sur le pont et n'aperçoit plus les deux matelots: la mer venait de les engloutir.

L'enfant, avec un courage surhumain, s'empara de la barre, présenta l'arrière au vent et gouverna vers la terre.

A six heures du matin il rencontra la chaloupe le *Gaston*, du port de la Fotte; il héra le patron qui ne l'entendit pas, il faut le croire pour son honneur, car il s'éloigna, abandonnant la barque en détresse. L'enfant transit de froid, et mourant de faim, continua sa route, et c'est seulement dans la soirée que, son signal ayant été aperçu de la *Cotinière*, le bateau de sauvetage se porta à sa rencontre. Sans ce secours le malheureux eût été infalliblement brisé à la côte avec son bateau.

(*Annales de Sauvetage maritime*).

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

OCÉAN ATLANTIQUE (États-Unis).

Feu tournant du cap Romain (Caroline du Sud).

Le Bureau des phares des États-Unis a donné avis que, le 20 septembre 1866, on a réallumé le feu du cap Romain, Caroline du Sud.

Le feu est *tournant blanc*, montrant un éclat brillant chaque minute; il est élevé de 46° 9 au-dessus du niveau moyen de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir de 23 milles, et de 17 milles en dehors des bancs qui sont devant le cap Romain.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du premier ordre.

La tour est en briques rouges, octogone et placée sur la caye Racoon, à 6 milles de l'extrémité des bancs du cap Hatteras, et à 10 milles dans le S.O. de l'entrée de la rivière Santce. Elle est construite près d'une ancienne tour qui est élevée de 19° 7, et peinte avec des bandes horizontales rouges et blanches.

Il y a deux maisons pour les gardiens près du phare; la plus près de la mer est couleur de brique, celle qui est en dedans est blanche.

La tour git par 33° 1' 8" N., 81° 42' 21" O.

Feu rouge de la Baie (Géorgie).

Également, on a réallumé le feu de la Baie, situé à la ville de Savannah, sur la pointe Est de la baie. Ce feu est *fixe rouge* et visible de 9 milles: il est placé sur une colonne en bronze,

solution à la difficulté qui avait surgi la veille, relativement à la naissance de Karl.

Si l'on se rappelle de quelle façon cette difficulté s'était présentée, en quoi elle consistait, on sera à bon droit étonné que la comtesse eut trouvé ou pensa avoir trouvé le nœud de ce problème épique. Mais l'étonnement cessera bientôt si l'on écoute la comtesse se parlant ainsi à elle-même :

Plus j'y songe et plus il me semble impossible que je puisse me tromper. Mon premier mouvement était celui de la nature et c'était le bon. Mon cœur ne m'a pas trahi!.... Et puis, ce n'est pas une illusion: il est indubitable que Karl a une certaine ressemblance avec son pauvre père. En faut-il davantage?... Mais, voyons, raisonnons froidement. Supposons que mes souvenirs m'égarent, que l'image adorée de mon époux se soit effacée de ma mémoire, eh bien! n'ai-je pas beaucoup d'autres raisons pour affirmer que Karl est mon fils? La distinction de ses manières, distinction qu'il n'a pu assurément apprendre chez les cosaques et qu'il tient dès lors de son origine, n'est-ce pas la meilleure preuve de ce que j'avance? Le fils de Jean et de Madeleine aurait-il pu posséder ces qualités puisées dans le sang, qui s'acquièrent parfois à force de travail, mais qui ne sont jamais l'apanage originel des enfants des basses classes de la société? Certes le fils de Madeleine pourrait être ce qu'on nomme un beau garçon, posséder la

force et la santé, avoir même beaucoup d'intelligence, d'excellentes qualités; mais tout cela ne remplace pas la distinction, le cachet de la noblesse. Karl serait le fils d'un paysan et d'une paysanne? Lui, si distingué, si gracieux, si gentilhomme en un mot! Allons donc! C'est impossible!

Et après nombre d'arguments et de raisonnements de ce genre, la comtesse concluait: Karl est mon fils, je n'en puis douter; mais, par malheur, Madeleine n'en est pas convaincue. La pauvre femme, il est facile de comprendre qu'elle tient à se rattacher à un doute qui lui conserve quelque espoir. J'aime Madeleine, elle m'a rendu des services et, dans la circonstance actuelle je veux, sans détruire ses illusions, en les entretenant au contraire, employer un moyen grâce auquel, je l'espère, tandis que Madeleine se flattera de posséder son fils, moi, sûre d'avoir le mien, je pourrai le mettre en pleine possession des honneurs et des jouissances que lui promettent son rang et sa fortune.

Ici nous renonçons à suivre la comtesse dans les pérégrinations couleur de rose où l'entretenait son imagination. Seulement, il était facile de voir, au milieu de tous ces rêves, que la principale satisfaction qu'éprouvait Mme d'Hauteville du retour de son fils, c'était en songeant que sa noble maison, naguère menacée d'une extinction totale, eclipsée depuis si longtemps et déjà presque oubliée, allait revivre dans la personne de son

fils et jeter un nouvel éclat! En un mot, comme on pouvait s'y attendre, l'orgueil nobiliaire envahissait son âme où l'amour maternel n'occupait que la seconde place. C'est ce qui explique pourquoi la comtesse tenait avant tout à ce que Karl prit le nom et le titre de comte d'Hauteville. Du reste, rien ne nous autorise à penser qu'elle ne fut pas convaincue qu'il fut son fils. Les illusions produites par l'ardeur d'un désir ne sont-elles pas les plus fortes et les plus complètes de toutes?

La comtesse était plongée depuis longtemps dans ses réflexions et ses rêveries, lorsque Madeleine entra dans sa chambre.

— Eh bien! Madeleine, lui dit-elle, comment vas-tu ce matin? toujours aussi triste, aussi inconsolable. Je le vois à tes yeux, tu viens encore de pleurer!

— Quoi Madame, répondit Madeleine toute étonnée, c'est vous, vous si éprouvée par les coups du sort qui cherchez maintenant à me consoler?

(La suite au prochain n°.)



GOLFE DU MEXIQUE.

Feu à éclats sur la caye Cedar (Floride).

Également, le 23 août 1866, on a réallumé le feu qui est sur la pointe S. E. de la caye Seahorse (caye Cedar), située sur le côté Ouest de la Floride.

Le feu est *fixe blanc*, varié par des *éclats blancs*; il montre un feu *fixe* pendant *quarante-cinq secondes*, un *éclat* brillant de *trois secondes*, précédé et suivi d'une éclipse partielle de *six secondes*; il est élevé de *22^m 8* au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de *15 milles*.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

La tour est sur la maison des gardiens; elle a *13^m 1* de hauteur environ de la base à la girouette; le tout est peint en blanc et placé par *29° 5' 45" N., 85° 24' 34" O.*

Feu de la passe Bristian (Mississippi).

Également, le feu de la passe Christian, situé au N.-O. de l'île Cat (Mississippi), a été réallumé récemment.

Le feu est *fixe blanc*, élevé de *12^m 8* au-dessus du niveau de la mer, et visible de *12 milles* avec une atmosphère claire.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

La tour est blanche avec une lanterne noire, et placée par *30° 18' 54" N., 91° 34' 11" O.*

Ces avis affectent les n°s 398, 418 de la série E. et n°s 174 et 152 de la série F.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

30 septembre. — Néel (Prosper-Hippolyte).
3 octobre. — Fitzgerald (Marie-Louise).

MARIAGES.

3 octobre. — Tufféry (Pierre-Jean), maçon, avec Barbée (Louise-Julie), sans profession.
8 octobre. — Etienne (Jean), marin, avec Ansborlo (Alphonsine-Marie), sans profession.

DÉCÈS.

29 septembre. — Lecoze (François), marin, 17 ans.
3 octobre. — Bouvet (Jean-Thomas), 46 ans.
8 octobre. — Besnard (Jean-Eugène), 3 mois.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Sydney, avec la correspondance de la colonie, pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le 4 octobre, à midi.

Mouvements du Port.

ARRIVAGES.

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

Aviso à vapeur le *Lutin*, commandé par M. de Saisset, lieutenant de vaisseau, venant de Sydney.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains :

18 septembre. — Goëlette *Eléonore*, capitaine Delarue, venant de Cadix, chargée de sel.

26 septembre. — Goëlette *Corolla*, capitaine Lainée, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; — *Ernest-et-Maria*, capitaine Leclère, venant de Granville, chargée de sel et diverses marchandises.

Navires étrangers :

17 septembre. — Geëlette *Malta*, capitaine Mared, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; — *Provida*, capitaine Doan, venant de Yarmouth, chargée de diverses marchandises; — *Spray*, capitaine Forest, venant de Chitabé, chargé

gée de bois de construction; — *Atalanta*, capitaine Brondiche, venant de Boston, chargée de diverses marchandises.

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

24 septembre. — Goëlette *Conservatrice*, capitaine Jean, venant du cap Breton, chargée de bestiaux.

26 septembre. — Goëlette *Garland*, capitaine Sigwath, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de bestiaux.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

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

17 septembre. — Goëlette *Gentilla*, patron Thébault, 4,000 morues; — *Amélie*, patron Hue, 42,000 morues; — *Gustave*, patron Forcel, 31,000 morues; — *Clémence*, patron Goméry, 25,000 morues; — *Mère-de-Famille*, patron Lemoine, 12,000 morues; — *Victorine*, capitaine Rachinel, 21,000 morues; — brick *Désirée*, capitaine Bourdet, 18,000 morues.

19 septembre. — brick *Anatole*, capitaine Letourneau, 22,000 morues; — *Brunette*, patron Legoublet, 10,000 morues; — *Sainte-Anne*, patron Besnard, 15,000 morues; — *Paul*, patron Mimiac, 8,000 morues.

20 septembre. — brick *Spérance*, cap. Bidel, 24,000 morues; — *Amitié*, capitaine Massu, 40,000 morues; — *Deux-Louise*, capitaine Girault, 25,000 morues; — *Jeune-Française*, patron Desparmet, 13,000 morues; — *Louis-Gilles*, capitaine Marquer, 20,000 morues.

24 septembre. — Goëlette *Active*, patron Lebrun, 25,000 morues; — *Célestine*, patron Archenou, 24,000 morues; — *Société*, capitaine Rihouet, 29,000 morues.

25 septembre. — *Elisa-Marie*, patron Legasse, 18,000 morues.

26 septembre. — *Eugénie*, patron Foucault, 13,000 morues; — *Jeune-Catherine*, patron Coste, 25,000 morues.

SOCIÉTÉ CENTRALE

DE

SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

Siège de la Société, rue du Bac 53, à Paris

CEINTURE DE SAUVETAGE

A L'USAGE

DES MARINS, DES PÊCHEURS

et de toutes personnes s'embarquant pour un voyage sur mer

Une ceinture de sauvetage capable de maintenir un homme sur l'eau dans une position convenable est assurément l'un des engins les plus utiles aux marins, surtout à ceux qui, naviguant continuellement près des côtes, sont plus exposés aux naufrages. Cet appareil, inventé il y a quelques années par le capitaine Ward, inspecteur de la Société des Life-Boats, et répandu par milliers sur les côtes anglaises, se compose de larges plaques de liège cousues sur une bande de toile.

Il a trois qualités précieuses : il est solide, d'une grande simplicité et peu encombrant; il ne gêne en aucune façon les mouvements ni la respiration; par son prix peu élevé, il se trouve à la portée de toutes les bourses. La Société centrale, persuadée que l'emploi de cet appareil peut prévenir bien des malheurs, s'efforce de le propager. Elle en a fait confectionner un certain nombre, qu'elle cède aux marins à prix coûtant, c'est-à-dire 6 fr. 50 c., y compris les frais d'envoi.

INSTRUCTION POUR METTRE L'APPAREIL.

L'appareil est maintenu sur le corps au moyen de deux bretelles et d'une ceinture. A la partie supérieure des plastrons sont adaptés quatre rubans, dont deux blancs et

deuxverts.

Ceux de même couleurs doivent être noués ensemble au moyen d'une rosette; les deux bretelles ainsi formées se croisent dans le dos. Les rosettes étant faites aussi près que possible des plastrons de la poitrine, il est toujours facile au porteur de serrer les bretelles

A la partie inférieure, deux rubans forment une ceinture.

NOTA. — On peut se procurer également ces ceintures chez M. Tisserant, fabricant d'appareils de sauvetage à Orléans, et chez M. Joseph Birt, 4, Dock-street, London Docks, London E.

ANNONCES.

A VENDRE

POUR CAUSE DE DÉPART

UNE MAISON et DEPENDANCES, sise à Saint-Pierre, rue de la Gentille, n° 7.

S'adresser, pour tous renseignements, à M. Gosselin, agent d'affaires, rue de l'hôpital, n° 25.

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

Chez M. F. DELANGE, fab'

à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve). 7

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

(PÊCHE DE LA MORUE.)

PRIX : 10 CENTIMES.

TABLEAU POSTAL

POUR 1867. — PRIX : 50 c.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie

N° de JANVIER à DÉCEMBRE 1866.

Abonnement pour l'année, 6 francs.

Chaque n° séparé, 1 fr.

LA FEUILLE OFFICIELLE

Paraissant tous les Jeudis.

PRIX : 50 CENTIMES.

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