

FEUILLE OFFICIELLE

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 40.

JEUDI 17 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 l'application de la loi du 9 janvier 1852. — La confiscation du poisson ou du coquillage saisi doit être prononcée par les tribunaux.

Paris, le 16 août 1867.

Messieurs, l'article 14, paragraphe 2 de la loi du 9 janvier 1852 est ainsi conçu : « Le poisson et le coquillage saisis pour cause de délit seront vendus sans délai, dans la commune la plus voisine, dans les formes prescrites par l'article 42 de la loi du 15 avril 1829 ; le prix en sera confisqué en cas de condamnation. »

L'article 15 de la même loi attribue, de son côté, à la Caisse des Invalides, le produit des confiscations.

Un incident qui s'est récemment produit a fait naître la question de savoir si les tribunaux devaient prononcer la confiscation du poisson ou du coquillage saisi, ou si cette confiscation résultait du fait même de la condamnation.

A la suite d'une correspondance échangée à ce sujet entre les départements de la marine et de la justice, il a été reconnu que la confiscation était une peine que les tribunaux pouvaient seuls explicitement prononcer.

Par suite, je vous recommande de me signaler immédiatement les jugements rendus en matière de pêche, qui lorsqu'il y aura condamnation des prévenus, ne prononceraient

pas la confiscation du poisson ou du coquillage saisi, afin qu'il puisse en être interjeté appel. Recevez, etc.

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

Signé RIGAULT DE GENOUILLY.

Par décision du 22 août 1867, et après avoir pris l'avis d'une commission composée d'un vice-amiral, membre du conseil d'amirauté et de deux officiers supérieurs de la marine, l'Amiral, Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies, usant du pouvoir dont l'investit l'article 87 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, concernant la marine marchande, a suspendu de commandement pendant un mois, le maître au cabotage Duhamel (Jean-Baptiste-Pierre), inscrit à Fécamp, ex-capitaine du navire naufragé l'*Eugénie*, pour n'avoir fait aucun effort afin de neutraliser les effets d'une voie d'eau, et pour n'avoir pas cherché à gagner la terre en présence d'un danger imminent.

PARTIE NON OFFICIELLE

Traité de commerce et de navigation entre la France et le Portugal

Un décret impérial du 27 juillet dernier a promulgué le traité de commerce et de navigation et la convention consulaire qui ont

été conclus le 11 juillet 1866 entre la France et le Portugal. Voici les articles de ce traité relatifs à la navigation :

Art. 18. Les navires français venant, avec ou sans chargement, d'un port quelconque dans les ports du Portugal, et réciproquement, les navires portugais venant, avec ou sans chargement, d'un port quelconque dans les ports de France, seront assimilés, soit à l'entrée soit à la sortie, soit durant leur séjour, aux navires nationaux pour tous les droits ou charges quelconques portant sur la coque du bâtiment.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindrait, en France, les navires français, venant d'ailleurs que de Portugal seront communes aux navires portugais faisant les mêmes voyages.

Art. 19. Les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de prélever dans leurs ports respectifs, sur les navires de l'autre puissance, ainsi que sur les marchandises composant la cargaison de ces navires des taxes spéciales affectées aux besoins d'un service local.

Il est entendu que les taxes dont il s'agit devront, dans tous les cas, être appliquées également aux navires des deux Hautes Parties contractantes ou à leurs cargaisons.

Art. 20. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement dans les ports, havres, rades ou bassins, et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il ne sera accordé aux navires natio-

FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS ⁽¹⁾

(ROMAN INÉDIT).

Mon Dieu, Madeleine, répartit la comtesse essayant de suite de mettre à exécution le projet qu'elle avait conçu, que veux-tu ? Après les premières secousses, après avoir réfléchi, je me sens en partie consolée : Nous pleurons nos deux fils depuis vingt années ; l'espoir de les revoir un jour, qui avait si longtemps soutenu notre courage, cet espoir diminuait à chaque instant ; l'heure des illusions si longtemps renouvelées allait enfin disparaître à jamais. Le découragement c'était la mort ! Et voilà que tout à coup un de nos enfants revient.

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34 35, 36, 37, 38 et 39 de la FEUILLE OFFICIELLE.

Il nous annonce il est vrai la perte de l'autre ; mais Dieu ne permet pas que nous puissions savoir à qui appartient celui qui survit, et cette incertitude, cruelle sans doute, évite cependant à l'une de nous la connaissance d'une réalité bien plus douloureuse encore. Aussi, vois-tu, Madeleine, après avoir bien réfléchi, je me suis senti un peu consolée et je me suis dit : qui empêche que chacune de nous ne croie voir en Karl son fils bien-aimé ? De cette manière chacune de nous sera ou se croira sa mère, ce qui est absolument la même chose... Seulement comme vis-à-vis du monde cela ne peut se passer ainsi, comme, pour le bonheur de Karl, il est nécessaire qu'il paraisse posséder une famille, je vais lui faire donner devant tous mon nom et mes titres. Il sera reconnu ostensiblement pour mon fils et jouira de tous les avantages attachés à son rang.... Eh bien ! que penses-tu de ce projet ? Ne trouves-tu pas qu'il résout heureusement la difficulté qui, depuis hier, nous causait tant de tourments ?

— Madame la comtesse, répondit tristement Madeleine, puisqu'il faut qu'en ce moment je vous ouvre mon âme, je vous le dirai franchement, mais je ne puis comprendre d'où vous vient cet espoir d'un bonheur qui, plus que jamais, me semble s'éloigner de nous. Quoi ! vous pensez que cette incertitude, ce doute perpétuel dont nous sommes menacés, ce soit là le repos, la paix, le bonheur enfin ! Ah ! je le vois, vous vous

faites momentanément une illusion qui, hier, s'empara de moi pendant quelques instants, qui hélas ! est déjà disparue de mon esprit et qu'un souffle, croyez-le, suffira pour éloigner du vôtre. Voyez-vous, Madame, l'amour maternel est égoïste : tout ou rien, voilà sa devise et cette espèce de communauté chimérique dont vous bercez votre imagination ne pourra longtemps vous plaire, puisque moi-même, dans une position inférieure, je ne l'envisage qu'avec effroi !.... Cependant, nous devons subir la loi implacable de la nécessité. Je ne vois pas, quant à présent, de moyen pratique pour sortir de cette situation pénible et, puisqu'il en est ainsi, il faut se résigner sans murmures à la volonté de Dieu ! Que Karl reste donc ce qu'il est, qu'il conserve le nom qu'il porta depuis son enfance, qu'il soit toujours le fils du cosaque qui l'éleva. Cela ne vous empêchera pas de lui donner tout ou partie de votre fortune, de l'aimer comme je l'aimerai moi-même et ainsi, entre nous deux, il pourra couler des jours tranquilles, sinon parfaitement heureux.

— Tout ce que tu dis là, Madeleine, c'est bien ; cela rentre parfaitement dans mes idées. Mais pourquoi parras-tu désirer que Karl conserve son nom de cosaque ? Pourquoi sembles-tu trouver mauvais que j'aie l'intention de le reconnaître pour mon fils, de lui donner mon nom ?

— Mais, Madame, il n'est pas sûr qu'il soit votre fils !

naux, dans les États respectifs, aucun privilège ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre puissance, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport, les bâtiments français et les bâtiments portugais soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 21. La nationalité des navires sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des documents délivrés aux capitaines par les autorités compétentes.

Art. 22. Les marchandises de toute nature importées directement du Portugal en France sous pavillon portugais, et réciproquement les marchandises de toute nature importées directement de France en Portugal sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques; elles ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, des particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Art. 23. Les surtaxes de pavillon établies sur les produits d'un pays tiers importés par navire français en Portugal, et par navire portugais en France, sont maintenues jusqu'au 1^{er} juillet 1869.

Le gouvernement de Sa Majesté Très-Fidèle se réserve de s'entendre, s'il lui convient, avec le Gouvernement impérial, au sujet de ces surtaxes, conformément aux articles 5 et 6 de la loi du 19 mai 1866, sur la marine marchande. Si cette entente n'a pas eu lieu le Gouvernement impérial se réserve, de son côté, d'user, s'il lui convient, à l'égard du Portugal, du droit qui lui est attribué par l'article 6 de la loi du 19 mai 1866.

Art. 25. Les marchandises de toute nature qui seront exportées du Portugal par navire français, ou de France par navire portugais pour quelque destination que se soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes et restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toutefois, il est fait exception aux dispositions qui précèdent en ce qui concerne les avantages et encouragements particuliers dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

Art. 26. Les navires français entrant dans un port de Portugal, et réciproquement, les navires portugais entrant dans un port de France, et qui n'y viendraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer, pour cette dernière partie de la cargaison, aucun droit de douane, sauf les droits de surveillance lesquels, d'ailleurs, ne pourront naturellement être perçus qu'aux taux fixés par la navigation nationale.

Art. 27. Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition qui continueraient d'être maintenus dans les ports respectifs :

1^o Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en repartiront sur lest;

2^o Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits;

3^o Les bateaux à vapeur affectés au service de la poste, des voyageurs et des bagages, ne faisant aucune opération de commerce.

4^o Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce : le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire ou sa purification, quand il est mis en quarantaine; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier; les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 28. En tout ce qui concerne les droits de navigation, les deux Hautes Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilège qui ne soit aussi, et à l'instant même, étendu à leurs sujets respectifs.

Art. 29. La navigation de côte ou cabotage n'est pas comprise dans les stipulations du présent Traité.

L'Inscription maritime en Prusse.

Dans la discussion qui a eu lieu le 18 juillet dernier au Corps législatif sur le budget de la marine, S. Exc. l'amiral Rigault de Genouilly, répondant à un discours de M. Paul Bethmont, s'est exprimé ainsi :

Quant au programme du personnel, je n'entamerai pas la question, puisque l'honorable M. Bethmont l'a renvoyée au mois de novembre, à l'époque de la discussion de la loi sur l'organisation de l'armée; mais je dois lui faire ma profession de foi tout d'abord et la faire devant la Chambre. Je suis un partisan, un partisan inébranlable, invétéré de l'inscription maritime (*Mouvements. — Marques d'approbation sur un grand nombre de bancs.*) — Je m'affermis d'autant plus dans cette conviction que précisément en ce moment, sur les bords de la Baltique, une puissance qui veut s'élever au rang des puissances maritimes vient d'établir l'inscription. (*Très-bien! Très-bien!*).

A ce sujet, on ne lira pas sans intérêt les renseignements suivants que nous trouvons dans le dernier numéro de la *Revue maritime et coloniale*, sur le recrutement de la marine en Prusse :

Tous les jeunes gens inscrits sur les contrôles de la marine et ayant navigué doivent servir dans la marine, à l'exception des capitaines et des porteurs de patente de contrôle extraordinaire.

Les conditions, pour être admis au service, doivent être remplies au 1^{er} janvier de l'année dans laquelle les jeunes gens auront accompli leur vingtième année. Les pilotes, ceux qui ont fait des voyages au long cours et au cabotage, ceux qui ont navigué ou pêché le long des côtes sont inscrits sur les contrôles de la réserve.

Il sera tenu compte des campagnes faites précédemment sur les navires de guerre danois pour tous ceux qui auraient à entrer dans la marine prussienne.

Les hommes qui sont munis de patentes de maîtres, au moment de la publication de la présente ordonnance, jouiront des avantages qui leur étaient concédés relativement au service de la marine royale.

Les jeunes gens nés en 1842, 1843, 1844, 1845 portés comme n'étant pas aptes à servir sur mer, seront inscrits sur les contrôles de la marine s'ils ont été reconnus propres au service. Ceux nés avant 1842, ou n'étant pas reconnus aptes au service de la marine, seront considérés comme appartenant à la réserve.

On recrutera pour la marine dans les proportions suivantes :

Pour la division de réserve des matelots :

1^o Les gens exerçant le métier de marin, qui,

— Soit, dit la comtesse avec un léger sourire ironique, qui décelait en partie le fonds de sa pensée; soit, je l'admets. Mais enfin, il m'est bien permis de lui donner mon nom, de le reconnaître pour mon fils. Cela ne peut, tu en conviendras, lui causer aucun préjudice, puisqu'il est ou mon fils, ou le tien?

— Assurément, Madame, répondit Madeleine, hésitant encore à s'expliquer.

— Ainsi, tu ne vois plus d'obstacles à ce que je réalise mon projet?

— Ah! Madame, s'écria Madeleine tout à coup, en se jetant aux genoux de la comtesse, pardonnez-moi, mais je ne puis accepter une situation pareille!

— Et pour quel raison enfin? explique-toi!

— Je m'expliquerai et j'espère encore que vous voudrez bien me comprendre.

L'incertitude qui règne en ce moment au sujet de la naissance de Karl, cette incertitude que vous-même vous avez qualifiée de cruelle, doit-elle durer toujours? Nous l'ignorons; mais si notre faible intelligence n'entrevoit pas en ce moment le moyen à l'aide duquel il sera permis de la faire cesser, du moins devons-nous penser, devons-nous croire qu'il est possible qu'elle cesse et que Dieu, venant à notre aide, daignera nous indiquer le moyen qui maintenant se dérobe à notre esprit. Si ce jour arrive et si Karl est mon fils (ah! Madame, vous conviendrez, n'est-ce pas, que cette sup-

position n'a rien d'inadmissible), que résultera-t-il dans ce cas de l'accomplissement de vos projets actuels? Karl serait jusque là le comte d'Hauteville: il en tiendrait le rang; il jouirait de votre fortune; vous seriez sa mère pour tous! Que dis-je? je prévois sans peine que bientôt vous-même, oubliant la réalité, en parlant de lui vous diriez: mon fils! non-seulement des lèvres mais aussi du cœur!

Et un jour viendrait, je suppose, où Karl, où votre fils, ce serait Jean, le fils de Madeleine, un paysan! Que ferait Karl, que ferait mon fils dans une situation pareille? Hélas! je ne le connais pas encore assez pour pouvoir dire qu'elle serait sa détermination; mais en tous cas, elle serait forcément douloureuse pour lui, pour vous ou pour moi. Pour lui, qui pourrait difficilement quitter sans regrets le rang que vous lui auriez donné pour retomber dans une condition, honorable sans doute, mais infiniment plus humble; pour vous qui dans ce cas... mais un mot suffit et songez à l'opinion du monde; pour moi enfin si, par impossible (hélas! ce ne serait que trop à craindre), Karl rougissait de sa mère!

Ces raisons que Madeleine donnait en suppliant, ces raisons qui, on en conviendra, ne manquaient pas de gravité, la comtesse les écoutait à peine d'une oreille distraite. Karl était son fils; cela explique sa manière d'agir et la réponse qu'elle fit à Madeleine :

— Tu t'embarrasses, lui dit-elle, de scrupules sans fondement; tu te lances dans des suppositions inadmissibles. Va, crois-moi, je saurai veiller à l'honneur de ma maison, je saurai sauvegarder la dignité de mon rang. Laisse-moi faire, et mets-toi l'esprit en repos à ce sujet. Mon Dieu! si par hasard, par impossible, il se trouvait que Karl fut ton fils, serait-ce donc un si grand malheur, quand tu te verrais forcée d'appeler ton fils: Monsieur le Comte.

Cette dernière observation assez intempestive irrita Madeleine, dont l'esprit quelque peu aigri par de longues souffrances avait perdu une partie de sa douceur primitive.

— Eh! que m'importe à moi, répondit-elle, non sans amertume, que m'importe à moi que l'on appelle mon fils: M. le Duc, le Comte ou Jean, tout simplement! Mais songez-y donc bien! Dans quelle situation mettriez-vous Karl, s'il est mon fils? Vous voudriez que, me sachant sa mère, il continuât à se faire appeler le comte d'Hauteville! Vous tiendriez donc à en faire un imposteur, un fils ingrat, dénaturé?... Oh! non, vous n'y avez pas songé, vous n'avez pas prévu les conséquences terribles que vos projets pourraient entraîner après eux! Laissons donc Karl, je vous en prie, jouir près de nous deux d'une existence ignorée, mais tranquille!...

depuis le 1^{er} janvier de l'année dans laquelle il ont accompli leur vingtième année d'âge, ont servi au moins un an sur un bâtiment;

2° Exceptionnellement, les hommes qui font un métier ayant rapport à la navigation ou à la pêche, tels que les marins ayant navigué moins d'un an, marins pêcheurs, pêcheurs de fleuve, etc.

Pour les compagnies d'ouvriers:

Les charpentiers de marine, voiliers forgerons, menuisiers, pintres, tonnelliens, armuriers et cordiers.

Pour les compagnies de mécaniciens et chauffeurs: — Comme mécaniciens, les hommes qui:

1° Auront déjà travaillé comme mécaniciens ou comme aides sur des bateaux à vapeur ou des locomotives, des hommes sachant diriger une machine à vapeur;

2° Ceux qui produiront un certificat d'antériorité d'une école des métiers et qui pourront prouver qu'ils ont fait un apprentissage de trois ans dans une fabrique de construction de machines; on accordera la préférence à ceux qui ont travaillé dans les fabriques où l'on construit des machines à vapeur marines;

Comme chauffeurs:

1° Les hommes de recrue qui ont déjà servi trois à six mois sur des vapeurs en qualité de chauffeurs;

2° Les chauffeurs des locomotives ou des locomobiles;

3° Les ouvriers qui travaillent au feu, de préférence aux employés aux hauts fourneaux, forgerons de toute espèce et les ouvriers habitués à une grande chaleur et à de durs travaux par suite de leur métier.

Pour le bataillon d'infanterie de marine:

Les hommes qui font le métier de marins ou pêcheurs, fortement constitués, de belle apparence, parlant parfaitement allemand, et ayant au moins 5 pieds 2 pouces.

Pour l'artillerie de marine:

Des hommes ayant au moins 5 pieds 4 pouces:

1° Tous les citoyens des Duchés ayant servi dans l'armée danoise font partie de l'armée royale de Prusse. Ils appartiendront, à partir du jour de leur entrée dans l'armée danoise jusqu'à leur huitième année de service révolue, à la réserve de l'armée active et ensuite pendant huit années à la landwehr. En sont exempts: ceux qui ont servi dans la garde royale de Danemark ou qui ont servi dans l'armée active pendant au moins six ans consécutifs.

Les hommes de la réserve et ceux de la landwehr seront, comme hommes en congé, sous le contrôle des autorités de la landwehr

2° Font partie des hommes en congé, ceux qui sont inscrits sur les contrôles maritimes et classés dans la réserve, ainsi que les jeunes gens qui, à l'avenir, seront déclarés aptes au service de la mer.

Nous extrayons maintenant de la constitution de la confédération de l'Allemagne du Nord le chapitre VIII, relatif à la marine et à la navigation:

Art. 53. — La marine de guerre fédérale est unitaire, sous le commandement en chef de la Prusse. L'organisation de la marine et la composition de cette marine appartiennent à S. M. le roi de Prusse, qui en nomme les officiers et employés, et auquel ceux-ci doivent prêter serment, ainsi que les troupes et équipages.

Le port de Kiel et celui de la Jähde sont ports de guerre fédéraux.

La dépense nécessaire pour la fondation et l'entretien de la flotte de guerre et des institutions qui s'y rattachent est faite sur les fonds de la caisse fédérale.

Toute la population maritime de la confédération, y compris le personnel des machines et des ouvriers maritimes, est exemptée du service dans l'armée, et obligée au service de la marine.

La répartition du contingent a lieu d'après la

population maritime existante, et la quote-part fixée à cet effet a chaque Etat entrera en déduction des hommes à fournir par l'armée de terre.

Art. 54. — Les navires marchands de tous les Etats fédéraux forment une marine marchande militaire.

C'est à la confédération à déterminer les procédés destinés à fixer la capacité de chargement des navires, à régler la délivrance des lettres de jaugeage et des certificats de navigation, et à établir les conditions dont dépend le permis de navigation.

Les navires marchands de tous les Etats fédéraux seront admis et traités également dans les ports et dans toutes les voies navigables naturelles et artificielles des Etats fédéraux.

Les impôts qui sont perçus dans les ports et sur les navires ou leurs chargements pour l'usage des établissements de navigation ne peuvent dépasser les frais de l'entretien et de la création ordinaire de ces établissements sur toutes les voies navigables naturelles; les impôts ne peuvent être perçus que pour les établissements particuliers destinés à faciliter les relations. Ces impôts, de même que ceux perçus sur les voies navigables artificielles, ne peuvent dépasser les dépenses nécessaires pour la création ordinaire et l'entretien de ces établissements.

Ces dispositions sont applicables au flottage, en tant que celui-ci a lieu sur les voies navigables.

La confédération seule peut imposer aux navires étrangers ou à leurs chargements des droits différents ou plus élevés que ceux que doivent les navires ou chargements des Etats fédéraux.

Art. 55. — Le pavillon de la marine de guerre et de commerce est noir, blanc et rouge.

REVENUS.
ÉTAT de la quantité de Morue exportée de Saint-Pierre, du 1^{er} septembre au 1^{er} octobre 1867.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois de septemb.	ANTÉRIEUREMENT.	TOTAL au 1 ^{er} octobre	PENDANT la période corresp. de 1866.	AUGMENTATION en 1867.	DIMINUTION en 1867.
Morue sèche.	757,473k.	5,457,480k.	6,214,953k.	6,225,525k.	"	10,572 k.
Morue verte.	928,566k.	5,467,508k.	6,396,074k.	5,775,589k.	820,485 k.	"

POSTE AUX LETTRES.

La frégate *Armorique*, venant de Sydney, a mouillé sur la rade de Saint-Pierre, le 11 octobre, à 4 heures de l'après-midi.

Elle a apporté la correspondance d'Europe, du 29 septembre 1867.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 14 octobre, à 2 heures 1/2 de l'après-midi.

Elle a apporté la correspondance des Etats-Unis, du 12 septembre 1867.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie, pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 17 octobre 1867.

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

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

- 8 octobre. -- Madé (Paul-Joseph).
- 10 -- Madé (Virginie-Elisabeth-Désirée).
- 10 -- Siré (Armand-Joseph).
- 13 -- Fouré (Jules-Jean-Baptiste-Aug.).

DÉCÈS.

- 10 octobre. -- Ruault (Charlotte-Jeanne), femme Meudes, 74 ans.
- 14 octobre. -- Régner (Emilie-Ernestine-Marie), 15 mois.

FAITS DIVERS.

A ceux qui ont observé l'état des lignes télégraphiques sous-marines qui relient l'Europe avec l'Amérique, il a dû paraître extraordinaire que, tandis que le câble de 1865, qu'on avait retiré des profondeurs de l'Océan après qu'on l'avait cru perdu sans retour, est resté intact, celui de 1866 se soit rompu deux fois. L'explication de ce fait est pourtant extrêmement simple. Il paraît que lorsque l'extrémité du câble de 1866, était posée, le *Great-Eastern*, était enveloppé d'un brouillard et malheureusement cette partie de la ligne se trouvait sur un bas fond d'environ 40 brasses, de sorte que les monceaux de glace qui s'accumulent si constamment dans cette région, venant, comme il arrive souvent, à se précipiter au fond, coupent le câble. Le fil métallique a été complètement réparé; mais on a résolu d'en relever l'extrémité de la couche où il est présentement, et de le transporter en un endroit plus profond. En attendant, et pour établir une communication plus parfaite entre l'Europe et les Etats-Unis, le vaisseau *Chiltern*, qui a été employé par la compagnie de construction et d'entretien du télégraphe, est parti, le 30 juillet, avec les fils télégraphiques, dont nous avons il y a quelques temps, donné une description. Ils seront posés depuis Placentia à Terre-Neuve, jusqu'à l'île Saint-Pierre, dans le golfe de Saint-Laurent. Le *Chiltern* porte 320 milles enroulés dans des cuvettes à l'épreuve de l'eau.

Il n'est pas douteux que jusqu'à ce qu'une communication télégraphique parfaite soit établie entre l'Europe et les Etats-Unis, de manière à éviter de se prévaloir de l'assistance des lignes de terre à New-Brunswick, Nova-Scotia et Terre-Neuve, notre correspondance se trouvera soumise à des interruptions continuelles qui l'ont si souvent retardée pendant l'année dernière.

Toutefois, dans le but de remédier temporairement au mal, on a le projet d'établir par Nova-Scotia une série de lignes de terre de Sydney, via Halifax, aux Etats-Unis et au Canada.

Si ces voies venaient à manquer pendant l'hiver (et il n'est pas douteux qu'elles auront à subir les épreuves des avalanches de neige et à soutenir le poids des glaces), il deviendra alors absolument nécessaire de poser des lignes sous-marines entre Halifax et Boston en 1868.

On annonce qu'une compagnie franco-américaine est en voie de formation, dans le



but de poser un câble sous-marin d'Ushant à Boston, de sorte qu'il serait sage de notre part de prendre des mesures pour obvier à la nécessité de nous servir de la ligne projetée; ce n'est pas là, toutefois, un sujet qui n'ait d'intérêt que pour l'Angleterre seule. Nous sommes convaincu que le monde entier s'intéressera plus ou moins au succès de de cette entreprise.

(Moniteur de la Flotte).

Mouvements du Port.

ARRIVAGES.

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

11 octobre. -- Frégate à vapeur *Armorique*, commandée par M. de Lapelin, capitaine de vaisseau, venant de Sydney.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains :

6 octobre. -- brick *Eclair*, capitaine Leroux, venant de la Pointe-à-Pitre, sur lest; -- *Pascal*, capitaine Daguerre, venant de Saint-Nazaire, chargé de sel.

9 octobre. -- brick *Léonie*, capitaine François, venant de Lisbonne, chargé de sel; -- goëlette *Mauve*, capitaine Mathurin, venant de New-York, chargée de farine.

14 octobre. -- brick *Charles-et-Marie*, capitaine Philippe, venant de la Martinique, chargé de divers marchandises.

Navires étrangers :

3 octobre. -- goëlette *Mira-Oeuman*, capitaine Fourcha, venant de Yarmouth, chargée de bois de construction; -- *Ilay*, capitaine Bloufert, venant de Yarmouth, chargée de bois de construction.

7 octobre. -- *Beaver*, capitaine Devemann, venant de Londres, chargée de bois de construction; -- *Zébra*, capitaine Anès, venant de Liverpool, chargée de bois de construction; -- *Mary*, capitaine Ouest, venant d'Halifax, chargée de bois de construction.

8 octobre. -- *Dyeimes*, capitaine Nèves, venant de Liverpool, chargée de bois de construction; -- *Stella-Maris*, capitaine Aysey, venant de Yarmouth, chargée de bois de construction; -- *Héro*, capitaine Fourchu, venant de Yarmouth, chargée de diverses marchandises.

9 octobre. -- *Superb*, cap. Saumier, venant de la Nouvelle-Ecosse, chargée de bois de construction.

11 octobre. -- *Annie*, capitaine Leguy venant de la Nouvelle-Ecosse, chargée de bois de construction.

12 octobre. -- *Albert*, capitaine Morel, venant d'Halifax, chargée de bois de construction.

14 octobre. -- *Fling-Arbow*, capitaine Sainlos. venant de la Nouvelle-Ecosse, chargée de bois de construction

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

6 octobre. -- brick *Laure*, capitaine Jean, 12,000 morues; -- goëlette *Emilie*, patron Denis, 22,000 morues; -- *Economie*, patron Béchet, 60,000 morues.

DÉPARTS.

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

14 octobre. -- Aviso à vapeur le *Lutin*, commandé par M. de Saissset, lieutenant de vaisseau, allant à Rochefort,

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains partis pour diverses destinations

7 octobre. -- Goëlette *Eponine*, capitaine Besnard, allant à Saint-Malo et Granville; -- *Corolla*, cap. Laisné, allant à Boston.

14 octobre. -- *Louis-Gilles*, capitaine Marquer, allant à Saint-Malo, -- *Edouard-Héloïse*, capitaine Stéphan, allant à Granville.

15 octobre. -- *Lusitanie*, capitaine Morvan, allant à la Guadeloupe; -- *Augustine*, capitaine Gavran, allant à Saint-Servan.

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 deux verts.

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

La goëlette *Melvina*, construite en 1866, jaugeant 88 tonneaux; 50 barils clous assortis; 60,000 pieds planches en spruce, première qualité. S'adresser à MM. R. O. Sheehan et C^{ie}.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 1^{er} au 30 Septembre 1867.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		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.	maximum.	minimum.				
1	764	763	17 5	17 5	18 0	15 0	S.-O.	Petite brise.	Nuageux.	—
2	753	756	17 0	17 0	17 5	15 0	S.-O.-N.-O	Forte brise.	Idem.	Pluie dans la matinée.
3	766	768	13 0	16 0	16 5	11 5	E.-S.-E.	Petite brise.	Idem.	—
4	766	762	13 0	13 5	15 0	12 5	S.-E.	Jolie brise.	Très-nuageux.	Pluie dans la soirée.
5	760	762	14 0	15 0	15 5	12 5	N.-O.	Forte brise.	Nuageux.	—
6	764	764	16 0	16 0	18 0	14 0	O.-S.-O.	Fraicheur.	Très-nuageux.	—
7	762	763	16 0	17 5	18 0	14 5	E.-S.-E.	Idem.	Entièrement couvert.	Brume dans la matinée.
8	765	765	16 0	16 0	16 5	13 5	N.-N.-E.	Jolie brise.	Nuageux.	—
9	768	766	13 0	14 0	15 0	11 0	O.	Petite brise.	Peu nuageux.	—
10	761	760	15 8	17 5	18 0	13 0	S.-O.	Léger souffle.	Très-nuageux.	—
11	751	753	17 5	15 5	18 0	12 0	O.-N.-O.	Bonne brise	Idem.	Arc-en-ciel à 4 heures du soir.
12	762	762	12 0	14 0	14 5	10 0	E.-S.-E.	Petite brise.	Peu nuageux.	—
13	760	759	14 0	15 8	16 0	13 0	S.-O.	Idem.	Nuageux.	Aurore le soir.
14	754	755	16 5	15 0	17 5	11 5	S.-O.-N.-O.	Bonne brise.	Très-Nuageux.	—
15	764	765	9 5	12 0	13 0	7 8	N.-N.-O.	Idem.	Nuageux.	—
16	766	765	10 5	13 0	13 5	9 0	E.-S.-E.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Pluie la moitié du jour.
17	767	766	11 5	12 0	12 5	10 0	N.-E.-N.	Idem.	Peu nuageux.	—
18	766	762	14 0	14 0	14 5	12 0	S.-O.	Idem.	Nuageux.	—
19	755	756	14 0	14 0	15 5	12 0	O.-N.-O.	Forte brise.	Idem.	Aurore le soir.
20	762	762	12 5	13 8	14 0	10 0	E.-S.-O.	Fraicheur.	Idem.	Idem.
21	757	758	14 5	16 5	17 0	12 0	O.	Jolie brise.	Idem.	Idem.
22	758	757	15 8	16 0	17 0	12 5	S.-O.	Petite brise.	Très-nuageux.	Pluie dans l'après-midi.
23	751	750	14 0	10 0	15 5	7 0	S.-O.-O.	Bonne brise.	Idem.	Grêle à 10 heures du matin ; Aurore le soir.
24	762	764	8 0	8 0	9 0	7 0	N.-O.	Idem.	Idem.	Aurore le soir.
25	763	762	12 5	12 8	13 5	11 0	O.-S.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	Pluie toute la journée.
26	760	752	13 5	12 0	14 0	12 0	S.-S.-E.	Idem.	Entièrement couvert.	—
27	748	745	14 0	13 0	14 5	11 5	S.-E.-E.	Petite brise.	Idem.	—
28	756	757	11 0	13 0	14 0	10 5	N.-O.-O.	Jolie brise.	Peu nuageux.	—
29	760	760	13 0	14 0	14 5	12 0	S.-O.	Fraicheur.	Idem.	—
30	755	747	13 5	13 0	14 0	12 5	S.-S.-E.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Aurore le soir. Pluie et brume toute la journée.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.