

# FEUILLE OFFICIELLE

DES

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

### PRIX DES ANNONCES :

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

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

NUMÉRO 42.

JEUDI 31 OCTOBRE 1867.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

### PARTIE OFFICIELLE

Par décision du Commandant de la Colonie, en date du 23 octobre 1867, MM. Guéguen, vicaire de la paroisse de Saint-Pierre, et Fréchon (Léon), négociant, et habitant notable, ont été nommés membres de la commission d'assistance publique à Saint-Pierre, en remplacement de MM. Littayé père et Cordon (François), absents de la colonie et démissionnaires.

Par ordre du Commandant de la colonie, en date du 27 octobre 1867, M. d'Heureux (Ernest), commissaire-adjoint de la Marine, Contrôleur colonial, arrivant de congé, a pris son service, à compter du même jour, et la remise de ce service lui a été faite dans les formes réglementaires par M. Latouche, aide-commissaire de la marine, qui en était chargé par intérim.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 27 octobre 1867, M. Fabiani, lieutenant de vaisseau, capitaine de la *Mouche*, chargé provisoirement du commandement de la goëlette de la station locale la *Levrette* a remis, dans les formes réglementaires le commandement de cette goëlette à M. Vidal, lieutenant de vaisseau, arrivant de France.

### PARTIE NON OFFICIELLE

#### POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé sur la rade de Saint-Pierre, le 27 octobre, à 4 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis, du 12 octobre 1867.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie, pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 31 octobre 1867.

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

#### FAITS DIVERS.

##### CÂBLE FRANCO-AMÉRICAIN.

La question de l'établissement d'un câble transatlantique français, qui présente un si haut intérêt, vient d'être l'objet d'études approfondies dont les résultats sont complètement satisfaisants.

La télégraphie sous-marine, depuis deux ans, a fait d'immenses progrès. Un câble relie aujourd'hui Cuba, l'île la plus considérable du groupe des Antilles, avec l'Amérique du Nord et par suite, avec l'Europe; le télégraphe anglo-indien au moyen duquel on correspondra directement de Paris et de Londres, non-seulement avec l'Inde, mais encore avec la Chine, le Japon, la Cochinchine, va entrer en pleine voie d'exécution; la ligne qui mettra

l'Europe en communication avec le Brésil, le Pérou, le Chili, les États de la Plata et tous les autres États de l'Amérique du Sud sera prochainement commencée; enfin, d'autres lignes du même genre sont à l'étude.

La France, par sa situation géographique si belle et si avantageuse, est appelée à centraliser le transit de la télégraphie du monde entier. Pour arriver à ce résultat, il est indispensable qu'elle possède un câble transatlantique, et cette idée ne tardera pas à entrer dans la voie de la réalisation.

D'après l'opinion unanime des marins et des hommes de science, les deux meilleurs points d'atterrissement pour le câble français, sont: Brest et l'île de Saint-Pierre et Miquelon.

Brest dépend du Finistère, département situé à la fois sur la Manche et sur l'Atlantique, qui tire son nom de la position qu'il occupe à l'extrémité occidentale de la terre de France.

L'île Saint-Pierre, qu'on appelle dans la pratique Saint-Pierre et Miquelon pour la distinguer des autres îles du même nom, est située dans l'océan Atlantique septentrional, à environ 16 kilomètres de la côte sud de Terre-Neuve.

Elle est de forme irrégulière et mesure 7 kilomètres 1/2 dans sa plus grande longueur et 5 kilomètres 1/2 dans sa plus grande largeur.

L'île Miquelon git à environ 5 kilomètres de l'extrémité nord-ouest de l'île Saint-Pierre. Elle formait autrefois deux îles séparées par une passe qui était praticable aux navires; mais depuis 1783, cette passe est comblée par les sables, et les deux îles se trouvent réunies en une seule, ayant 40 kilomètres de longueur sur 24 de largeur.

L'île Saint-Pierre est un point excellent comme station télégraphique. Située à l'entrée du golfe Saint-Laurent, à portée des possessions anglaises

### FEUILLETON.

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

(ROMAN INÉDIT).

— Je n'en ferai rien, répondit sèchement la comtesse, que l'insistance et les paroles de Madeleine avaient piquée au vif. Karl est mon fils; ma conviction est entière à cet égard et, si tu m'y forces, je saurai bien trouver les moyens de le faire reconnaître comme tel... Réfléchis donc, songes à ce que je te dis. Mon projet est arrêté; il doit recevoir son exécution, car il a pour but le bonheur de Karl, le tien quoique tu en penses, et le mien qui après tant de souffrances ai bien acquis le droit de goûter quelques jours de bonheur et de paix!

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34 35, 36, 37, 38, 39 et 40 de la FEUILLE OFFICIELLE.

A ces mots la comtesse, d'un geste, congédia Madeleine qui, la mort dans l'âme, se retira lentement chez elle.

#### CHAPITRE VII.

#### DÉCOUVERTE.

Deux ou trois jours s'écoulèrent. La comtesse affirmait dans sa résolution et qui, plus que jamais, s'applaudissait de l'avoir formée, la comtesse avait évité de parler à Madeleine de ce qui les préoccupait toutes les deux si fortement. Elle espérait que celle-ci revenue, selon elle, à de meilleurs sentiments, lui parlerait la première et, d'elle-même, lui donnerait son adhésion au plan dont nous avons parlé plus haut. Mais, à tout événement, elle prenait ses précautions pendant ce temps et, la veille du jour dont nous allons raconter les incidents, les habitants du château d'Egmont avaient été fort surpris de l'arrivée d'un personnage à eux inconnu, que la comtesse avait fait entrer de suite, sans lui faire subir par Joseph l'interrogatoire accoutumé. La comtesse avait eu avec lui un entretien secret et prolongé.

Ce personnage était tout simplement le meilleur avocat de la ville de Nancy, qui avait consenti à venir au château, vu la position particulière et les habitudes de

Mme d'Hauteville, pour donner à celle-ci une consultation relativement aux formalités qu'elle aurait à remplir pour faire reconnaître le jeune Karl comme son fils. La comtesse raconta les faits à son avocat; mais, il faut l'avouer, elle se dispensa de lui parler du fils de Madeleine. Elle produisit l'écrit du cosaque, les chiffres brodés. Le triste événement dont Mme d'Hauteville avait été victime vingt ans avant, était de notoriété publique, non-seulement à Egmont, mais même à Nancy, où le bruit de cette catastrophe s'était répandu, malgré les malheurs de l'époque. L'avocat, tout naturellement, affirma à Madame d'Hauteville que son désir ne semblait pas devoir souffrir de difficultés. Il lui indiqua un avoué qui se chargerait des formalités à remplir et lui dit qu'aussitôt qu'elle serait disposée à agir, elle n'aurait qu'à écrire à l'avoué de Nancy, en lui envoyant le contenu du paquet de Karl et divers autres renseignements qu'il lui spécifia.

Si la comtesse, depuis la scène qui avait eu lieu entre elle et Madeleine, affectait de ne plus adresser la parole à cette dernière, en revanche, elle saisissait toutes les occasions favorables pour faire à Karl des avances bien excusables, en sommes, puisqu'elle le croyait réellement son fils. Elle n'osait pas encore toutefois lui donner ce titre si doux.

Pour Karl, après la première explosion d'une douleur interne mais profonde, il n'avait pu, comme la comtesse,



de l'Amérique du Nord et du territoire des États-Unis, à une faible distance du banc de Terre-Neuve, où viennent pêcher chaque année des quantités considérables de navires appartenant à toutes les nations, elle sera le centre et le point de départ de nombreuses communications télégraphiques, et le point de transit des innombrables dépêches qui partiront d'Europe pour aller à New-York et réciproquement.

Ce fut de 1764 à 1767 que se formèrent nos premiers établissements de pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Depuis ce temps, leur nombre n'a fait qu'augmenter.

Le climat de ces colonies est sain, et la température, quoique rigoureuse, est meilleure que dans les autres îles du golfe Saint-Laurent. Pendant les mois les plus chauds, qui sont ceux de juillet et d'août, la température s'élève rarement au-dessus de 20 à 25 degrés centigrades. En hiver, elle est ordinairement de 15 degrés au-dessous de zéro et descend quelquefois plus bas.

La belle saison se prolonge jusqu'aux premiers jours d'octobre; mais, d'après l'opinion des marins, l'époque la plus favorable pour procéder à l'immersion du câble serait le mois de juillet. On nous assure que c'est ce mois qui aurait été définitivement choisi pour l'exécution, en 1868, de cette importante opération.

(Moniteur).

Nous lisons dans le *Phare de la Loire* :

« Une lettre de Newcastle-on-Tyne, du 13 septembre, émanant de MM. C. Laurent et C<sup>ie</sup>, courtiers maritimes, transmet la copie du rapport de mer du capitaine Colombel, commandant le *Paquebot de Brest*, n° 4, qui, à cette date se trouvait en avaries à Newcastle. Le capitaine rend compte d'un abordage à la suite duquel, s'est produit un fait véritablement odieux. Nous laissons parler le capitaine Colombel :

Parti de Christiansund, le 26 août 1867, avec un chargement de bois, pont et cale, à destination de la Rochelle; jusqu'au 8 septembre je n'ai rien éprouvé de fâcheux. Le 8, à huit heures du soir, je relevai les feux de Sunderland à l'O. du compas, distance environ 6 milles. Je virai de bord et pris les amures à tribord; les vents étaient de la partie S.-S.-E., belle brise, et nous naviguions sous toutes voiles, avec cap à l'E. A neuf heures et demi je vis le feu de Tynemouth au O.-O. 1/4 O. du compas, à une distance d'environ 13 milles.

A dix heures un quart, avec un beau temps, clair de lune, naviguant toujours sous les mêmes amures, nos feux de position étant allumés suivant les réglemens, un grand vapeur anglais, faisant route au N.-N.-

O., est venu, avec toute vitesse, nous aborder en travers de nos grands haubans de tribord. Il nous coupa à la flottaison et au-dessous, et en quelques minutes le navire se remplit d'eau. (*L'abordage a été si fort que le vapeur a fait recul immédiatement.*) Malgré nos cris de désespoir, le vapeur a continué sa route sans faire attention à nous; mais il me semble que dans ce choc il a dû déran-

ger quelque chose dans sa machine, car à peine eut-il filé un demi-nœud qu'il stoppa. Ayant perdu tout espoir de secours de ce vapeur, et pour notre propre sûreté, je fis carguer nos voiles, et me disposais à mettre la chaloupe à la mer, lorsqu'un cri se fit entendre (autant que je puis comprendre l'anglais): *Boat the water! boat the water!* Au premier moment nous crûmes que c'était le canot du vapeur anglais qui venait à nous, et j'avais déjà disposé un grelin, lorsque, nous penchant en dehors des bastingages, nous reconnûmes à la clarté de la lune un matelot du navire anglais qui était à la mer à quelque distance de nous.

Malgré notre position, nous nous sommes empressés de lui jeter des planches et des madriers; malheureusement, c'est tout ce que nous avons pu faire pour lui, et peu de temps après, l'homme et la voix avaient disparu sans que le vapeur qui était devant nous daignât lui porter secours. (Le vapeur ne fit aucun mouvement pour sauver cet homme, et aucune disposition ne fut prise à son égard).

La perte de ce malheureux fera, je le suppose, découvrir le nom du vapeur qui nous a abordé.

MM. C. Laurent et C<sup>ie</sup> ajoutent que l'opinion du capitaine Colombel et de son équipage est que le malheureux marin anglais a été jeté à la mer, et voici les raisons qui les font penser ainsi :

La première est que si cet homme fût tombé à la mer au moment de l'abordage, on aurait entendu ses cris immédiatement après (l'abordage et le recul du vapeur n'ayant duré que trois ou quatre minutes).

La seconde est que si cet homme était tombé à l'eau par accident, et avec le beau temps qu'il faisait, le capitaine du vapeur aurait certainement pris des mesures pour le sauver.

Une enquête éclaircira sans doute ce mystère. »

(Moniteur de la Flotte).

#### Naufrage du *John-T.-Ford*.

Nous avons annoncé le naufrage du *John-T.-Ford*, ce petit yacht de deux tonneaux et

demi, qui s'est perdu dans la traversée qu'il avait si témérairement essayé de faire de Baltimore au Havre.

Le matelot américain Andrew Armstrong, seul survivant du yacht, a adressé à la *Shipping and Mercantile Gazette*, le récit de cette désastreuse campagne. On ne saurait rien lire de plus émouvant.

Le *John-T.-Ford* avait été construit à Baltimore aux frais de son capitaine, M. Gould, et d'une ou deux autres personnes, dans le but de faire une excursion à Paris en passant par le Havre. Voici qu'elles étaient ses dimensions: longueur de la quille 19 pieds américains; longueur totale, 22 pieds six pouces; largeur au maître-ban 7 pieds; creux 2 pieds six pouces; sa jauge était de 2 1/2 tonneaux; il était gréé en goëlette.

Le petit yacht était parti de Baltimore, le 22 juin; mais il avait dû relâcher à Halifax, le 8 juillet, pour renouveler sa provision d'eau, l'une de ses pièces ayant été avariée en mer. C'est là que j'ai rejoint le *John-T.-Ford* pour remplacer un homme qui le quittait. Je possédais en propre une part dans le yacht. Son équipage se composait alors du capitaine, M. Gould, du second, M. Georges Shanney, de moi, qui était embarqué comme matelot, et du mousse Edward Murphy.

Nous avons quitté Halifax dans la matinée du 18 juillet, passé près du navire de guerre anglais *Royal-Alfred*, mouillé dans la baie et gagné la pleine mer; mais nous avons trouvé au large un temps si dur que force nous a été de chercher un refuge, d'abord derrière l'île Devil, et ensuite dans la passe de l'est d'Halifax.

Le 22 juillet, à quatre heures du matin, repris la mer. Le 26, nous avons vu une goëlette française à l'ancre sur les bancs de Terre-Neuve. Resté le long du bord jusqu'au 27, quatre heures du matin, moment où nous avons fait route. Le temps était très-mauvais; le yacht fatiguait beaucoup et faisait tellement d'eau que nous n'avions pas un moment de repos. Nos habits étaient constamment mouillés. Du reste, quel que fût le temps, deux hommes sur quatre devaient toujours rester sur le pont, car la petite chambre du bord ne pouvait contenir plus de deux personnes; encore étaient-elles fort mal à l'aise et se relevaient-elles avec les membres endoloris.

Le 28 juillet, par une forte brise du sud-ouest, parlé à un navire de Yarmouth (Nouvelle-Ecosse). Le *John-T.-Ford* fatiguait beaucoup. Le 29, le temps de plus en plus mauvais; grosse mer du sud-sud-ouest. Embarqué un coup de mer qui fit chavirer notre embarcation. Elle pu cependant se redresser

retrouver le calme d'esprit dont il avait joui autrefois. Ce problème: Quelle est ta mère? se présentait sans cesse à sa pensée et ne lui laissait pas un instant de répit. Il répondait avec affabilité aux prévenances de la comtesse; mais il n'osait aller plus loin, car était-elle bien sa mère? Et Madeleine? il la voyait morne et souffrante. Elle ne lui adressait aucune parole, mais parfois il surprenait ses regards dirigés à la dérobée sur son visage et il lisait dans ses yeux toutes les anxiétés de son âme. Involontairement elle lui inspirait une sympathie plus grande que la comtesse, dont la physionomie et les manières presque joyeuses lui semblaient inexplicables. Il n'avait pu en effet deviner que la comtesse, le considérant comme son fils, jouissait par avance intérieurement d'un bonheur qui ne semblait plus devoir lui échapper.

Mais son avocat parti, certaine désormais de réussir, la comtesse pensa que le moment était venu de faire connaître à Karl le plan qu'elle avait imaginé. Elle le fit appeler :

— Karl, lui dit-elle aussitôt, tu es mon fils.

— Il serait vrai s'écria Karl tout ému. Quoi! vous avez pu pénétrer le mystère qui entourait ma naissance et acquérir une certitude à ce sujet?

— Une certitude? mais elle ne m'a jamais quittée. Mon premier mouvement avait été de l'appeler mon fils, et si, un instant, j'ai tremblé, si les observations

de Madeleine m'ont fait, pour ainsi dire, perdre la tête pour quelques minutes, il ne m'a fallu que le retour de mon sang-froid pour m'assurer que je ne m'étais pas trompée.

— Mais comment avez-vous pu?...

— Mon cher enfant, c'est bien simple. D'abord tu ressembles à ton pauvre père mort quelques jours avant ta naissance. Oh! vois-tu, je l'aimais tant! Ses traits chéris sont gravés dans mon cœur. Tu lui ressembles, c'est certain. Et puis, voyons, comment veux-tu que je puisse te considérer comme le fils de Madeleine, toi si gracieux, si distingué, si gentilhomme?

Karl rougissait en entendant ces paroles, étranges pour lui. Mais la comtesse déposant sur son front un baiser maternel :

— Va, va, mon cher Karl, ou plutôt mon cher Alfred (car c'est le nom que tu reçus au baptême), avant peu tu seras reconnu pour mon fils, avant peu tu seras le comte d'Hauteville!

Et Karl était sorti tout rêveur de cet entretien, rêveur mais non convaincu, car malgré son désir d'avoir une mère, il ne pouvait se persuader encore que la comtesse fut certainement la sienne et ses raisonnements ne lui avaient pas paru tout à fait concluants.

La ressemblance prétendue était la seule chose un peu positive que la comtesse eut avancée; mais le jeune homme qui était doué d'un grand bon sens pour son

âge, se défiait des yeux prévenus d'une mère. Il faut, se dit-il à lui-même, en quittant la comtesse, il faut que je parle à Madeleine. Si je ressemble au comte elle aussi elle me le dira; elle n'a aucun intérêt à me tromper, puisque pour cela il faudrait qu'elle voulut se tromper elle-même.

Karl se dirigea en conséquence vers la chambre de Madeleine dans le but de la questionner.

Après avoir été congédiée par la comtesse de la façon que l'on sait, Madeleine était rentrée chez elle, bien malheureuse, bien désolée. Cependant on a déjà deviné par son entretien avec la comtesse, qu'elle n'avait pas perdu tout espoir de résoudre le problème de la naissance de Karl; et, pendant que la comtesse, l'esprit tendu vers les projets que l'on connaît, cherchait à les mettre à exécution elle, concentrée en elle-même, s'efforçait de son côté de découvrir quelque indice, quelque fil conducteur qui lui permit de se diriger dans le dédale de ses souvenirs.

Voilà vers quel but étaient dirigées depuis trois jours toutes les forces vives de son intelligence, voilà pourquoi, chaque fois que l'occasion s'en présentait, elle lançait ses regards avides vers Karl, interrogeant ses traits, sa démarche, le jeu de sa physionomie. Chose bizarre, chose étrange, mais facile pourtant à expliquer, pendant que la comtesse croyait fermement que Karl ressemblait au comte d'Hauteville, Madeleine, à la suite



dans l'espace d'une minute ou deux ; mais nos provisions et nos vivres avaient été mouillés par l'eau de mer, qui avait atteint également nos vêtements de rechange.

Le 2 août, faible brise du nord, beau temps. Rencontré à une heure de l'après-midi un trois-mâts-barque de Shields allant de Montréal à Cork. Nous lui demandâmes un peu de pain, mais il lui fut impossible de nous en accorder. Il nous donna en revanche une bouteille de rhum et un peu de tabac.

Le 5, à quatre heures du soir, par une forte brise du sud-ouest, un coup de mer nous frappa de nouveau et fit chavirer le *John-T.-Ford*, qui se releva presque immédiatement ; mais nous avions perdu dans cette accident toute notre provision d'huile et d'eau, qui nous mit dans la plus triste position. Tout l'équipage souffrait de crampes et de douleurs dans les jambes.

Le 8, parlé à un navire allant de Liverpool à Québec. Le capitaine de ce bâtiment nous donna du biscuit, du tabac et un peu d'huile. Peu de temps après, cette huile étant épuisée, nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité d'éclairer nos compas et de faire chauffer nos aliments. Dans cette triste extrémité, nous arrachâmes toutes les planches qui tenaient notre lest en place ainsi que toutes les installations intérieures du bateau.

Le 17 août, parlé à un trois-mâts-barque, allant de Québec à Portsmouth, lequel nous donna un peu de biscuit et quelques chandelles. Mauvais temps, la mer très-houleuse, les vents variables du sud-ouest à l'est-nord-est.

Le lundi 19, par une mer toujours très-grosse du sud-sud-ouest, le cap Clear nous restant à 30 milles dans le nord-est, d'après nos estimations, fait route pour Cork. A dix heures du soir, un coup de mer chavira de nouveau notre embarcation. Cette fois, comme nous avions enlevé tous les bordages du faux-pont, le lest se déplaça et le *John-T.-Ford* resta sur le flanc, ballotté en tout sens, pendant que l'équipage, qui avait été précipité à la mer, essayait de remonter à bord. A la fin le mousse se trouva pris entre le gréement et le mât, ce qui rendit quelque stabilité à notre embarcation et nous permit de nous y accrocher.

Malgré tous nos efforts, il nous fut impossible de redresser le *John-T.-Ford*. Force nous fut donc de rester cramponnés après lui. Deux des hommes se tenaient sur la quille et deux autres sur le mât. Pendant toute la nuit qui suivit notre naufrage, nous dûmes rester dans cette triste position ; maintes fois nous fûmes arrachés par les

lames de notre frêle point d'appui, mais nous fûmes assez heureux pour le rattraper.

Le lendemain, à onze heures et demie du matin, nous vîmes un brick qui se dirigeait vers nous. A cette vue nous reprîmes promptement espoir et courage ; mais quels ne furent pas notre étonnement et notre douleur lorsque ce navire, après s'être approché à nous toucher et après avoir hissé à sa corne le pavillon danois, reprit sa bordée au large sans nous porter aucun secours.

Environ une heure après ce désolant incident, le second, John Shanney, me dit de prier pour lui. Nous nous mîmes tous à prier, en nous défendant de notre mieux contre la mer, qui nous arrachait à chaque instant de notre épave. Au bout d'un moment, nous nous aperçûmes que les oreilles du second étaient prodigieusement enflées et que ses yeux sortaient de leur orbite. Il nous serra la main à tous et embrassa à plusieurs reprises le portrait de sa femme : puis il devint subitement furieux et mordit le capitaine à la cuisse. Le capitaine le repoussa et s'écria : « Au nom de Dieu, John, ne me mordez pas ! » Le malheureux second lâcha prise, tomba à l'eau et coula immédiatement.

Vers sept heures du soir, le mousse me demanda de le tenir. Je le fis immédiatement, mais je venais à peine de le saisir qu'une énorme vague nous enleva tous deux de notre épave : le mousse disparut aussitôt. Le capitaine surnagea encore quelques instants ; je l'entendis s'écrier : « Que Dieu protège ma pauvre femme et mes enfants ! » L'infortuné coula à son tour, et seul je pus regagner l'épave, où je restai à la merci des flots, sans nourriture et sans eau, enlevé à chaque instant par les lames et lancé violemment contre les flancs du bateau. J'ai passé plus de trois jours dans cette horrible position, perdu sur une épave au milieu de l'Océan, et proie à toutes les tortures physiques et morales. Enfin, le 23, à quatre heures du matin, le navire *Aérolithe*, de Liverpool, parut en vue et me recueillit au moment où, à bout de forces, j'allais succomber à mon tour.

Quand je fus déposé sur le pont de l'*Aérolithe*, j'avais presque complètement perdu connaissance ; cependant, grâce aux soins éclairés du capitaine, je pus être rappelé à la vie. Le lendemain, je fus transbordé sur le *Mary-Blake*, allant d'Antique en Angleterre. Là encore, j'ai été l'objet des soins les plus touchants. Enfin je suis arrivé à Londres, où j'ai été envoyé au Sailor's Home par l'ordre du consul des Etats-Unis. »

Le pauvre matelot, miraculeusement sauvé d'une mort horrible, est en voie de guérison ; cependant il est encore très-souffrant ; il a le

corps tout meurtri et peut à peine se servir de ses jambes.

(Moniteur de la Flotte)

#### Bateau de sauvetage pour les navires.

L'exposition de l'amirauté anglaise renferme deux spécimens très-remarquables de bateaux de sauvetage pour les bâtiments. En Angleterre et aux Etats-Unis, les règlements obligent tous les paquebots à avoir un certain nombre de canots de sauvetage. Les canots affectés jusqu'ici à cet usage étaient fort insuffisants. On en a fait la triste expérience dans les naufrages du *London* et de l'*Evening-Star*. Leur seule propriété était l'insubmersibilité obtenue au moyen de caisses à air. L'amirauté anglaise a fait faire un grand pas à cette question. On voit, suspendus au chaland amarré en aval du pont d'Iéna, deux canots bordant, l'un 10 avirons à couple, l'autre 6 avirons en pointe, et disposés de manière à pouvoir être employés au service ordinaire du bord, tout en offrant, en cas de mauvais temps, autant de sécurité à l'équipage, qu'un véritable life-boat. Munies de caisses à air et d'un pont traversé par des puits à soupapes, ces embarcations sont insubmersibles et se vident d'elles-mêmes. Le redressement spontané est obtenu au moyen de caissons mobiles placés à l'avant et à l'arrière, et retenus par des brides en fer. Ces caissons sont mis en place lorsqu'on veut se servir des canots par gros temps. Tous les vaisseaux de la marine anglaise ont au moins une embarcation de cette espèce, et nous croyons savoir qu'en France la Compagnie transatlantique se propose de munir de caissons semblables les canots de sauvetage de ses paquebots.

M. John Samuel White, constructeur à Cowes, a exposé également un grand nombre de modèles d'embarcations insubmersibles pour navires de commerce et bâtiments de plaisance. Ces canots ont à nos yeux l'inconvénient d'être dépourvus d'appareils d'évacuation et de la propriété de redressement.

(Annales de Sauvetage Maritimes).

Une Compagnie s'est formée pour aller à la recherche des riches galions espagnols coulés bas en 1702, par une flotte anglo-hollandaise, dans la baie de Vigo. Cette société est définitivement constituée et ne tardera pas à commencer ses opérations. L'autorisation d'explorer la baie de Vigo avait été accordée par le gouvernement espagnol, il y a déjà quel-

des observations dont nous venons de parler, demeurait convaincue que ce même Karl avait avec Jean son époux défunt, une assez grande ressemblance. Mais plus sage en ceci que la comtesse, Madeleine se disait tristement :

Hélas ! on voit ce qu'on veut voir et mes yeux prévenus ne servent sans doute qu'à m'égarer. Ah ! cette croyance ne peut suffire pour que je sois autorisée à considérer Karl comme mon fils !... Et Madeleine retombait dans ses incertitudes, et Madeleine cherchait...

C'était une femme pieuse que Madeleine et, cependant, telle était la violence des préoccupations qui s'étaient emparées de son esprit, pendant les trois jours qui suivirent l'arrivée de Karl, qu'elle en avait négligé ses devoirs religieux ordinaires, qu'elle avait même oublié de prier Dieu.

Le jour où nous sommes arrivés en suivant ce récit, ce même jour où avait eu lieu le double entretien, rapporté ci-dessus, de la comtesse avec son avocat et avec Karl, Madeleine enfermée dans sa chambre, immobile et pensive, ne vivant pour ainsi dire qu'à l'intérieur, comme toujours rêvait et cherchait.

Quoi ! se disait-elle pour la centième fois, pour la millième fois, je ne trouverai donc rien, pas même un indice, un seul pour me guider ?

O mon Dieu ! s'écria-t-elle tout à coup en tombant à genoux, voyez dans quels excès de misères nous sommes plongés ! Avons-nous donc mérité les coups dont vous

nous accablez sans relâche ?... Ah ! pardonnez, Seigneur, pardonnez ; ma douleur vous offense, je le sens. Ce doute injurieux mériterait un châtement exemplaire. Mais, en vérité, je ne vois aucun moyen de m'opposer aux projets désastreux de Mme la Comtesse. Quoi ! ce ne sera pas assez de perdre mon fils, peut-être ; il faudra encore que j'en voie faire un ingrat ! Mon devoir n'est-il pas de résister ?

Pourtant si Karl était son fils et non le mien ? Hélas ! dans cette hypothèse, je le sens, j'aurais tort, bien tort, puisque je chercherais à lui ravir un rang et des biens qui sont à lui !...

Oh ! mon Dieu ! mon Dieu ! délivrez-moi de cette incertitude qui me tue ! prenez pitié de mes souffrances ! Ah ! si j'ai murmuré parfois contre vos volontés, accordez à mon repentir le pardon qu'il sollicite. Je viens à vous, ô mon Dieu, le cœur soumis et humble. Faites, je vous en supplie, que la lumière descende dans mon âme et que j'atteigne la vérité qui me fuit. Je n'en ai plus peur, non ; je la désire. Je soupire après elle ! M'apprendra-t-elle que mon fils est mort ? Mais, ce mot cruel, vous le voyez, déjà je puis l'entendre presque de sang-froid. S'il est mort, ce cher enfant, oh ! oui, je le sens, je pleurerai ! Mais c'est du fond du cœur que je bénirai votre volonté, car au moins je connaîtrai son sort, je saurai qu'elle a été sa vie, et, levant vers le ciel, sa patrie, mes yeux humides de larmes, j'invo-

querai son ombre adorée et ce sera ma consolation !...

Se relevant alors, fortifiée par sa prière et confiante dans le secours divin, Madeleine se mit à parcourir sa chambre à pas lents.

Mémoire, mémoire, se disait-elle, viens à mon aide ! Quoi ! ne pas se souvenir ! aucune circonstance, aucun signe !

A ce dernier mot Madeleine s'arrêta brusquement. Un frisson venait de circuler dans tout son corps. Une ou deux secondes durant, elle se crut encore le jouet d'une illusion.

Mais non... non, cette fois, s'écria-t-elle, je ne me trompe point, je ne rêve pas !... Et elle portait la main sur ses yeux comme pour s'assurer de son état de veille... C'est bien cela, c'est bien cela ! Toutes les circonstances se représentent enfin à mon esprit et il me semble que tout cela s'est passé hier !... Ah ! comment ai-je pu ne pas m'en souvenir plus tôt ?

(La suite au prochain n°.)



Plus années, à un de nos compatriotes. Le fonds social fourni par deux ou trois capitalistes seulement, ne dépasse pas deux millions de francs et les valeurs en lingots ou en numéraires que l'on suppose être dans les navires naufragés, sont évalués à cinq cents millions de francs, et non à cinq cents millions de piastres, comme on l'a dit par erreur.

D'après l'*Histoire pittoresque d'Angleterre*, tous les ans, à un époque déterminée, dix navires d'un fort tonnage appelés *galions* ou vaisseaux d'argent, partaient de Cadix et, touchant aux îles Canaries, allaient parcourir toutes les colonies espagnoles pour y prendre les revenus annuels que le gouvernement prélevait, et qui se montaient à des sommes immenses. En l'année 1702, l'Espagne, pressée par les besoins que lui imposait une guerre écrasante, avait envoyé dix-huit galions qui revenaient escortés de vingt-deux bâtiments de guerre, commandés par le comte de Chateau-Renaud. Ce fut dans la baie de Vigo que les Anglais et les Hollandais attaquèrent cette flotte et la mirent en déroute.

Ils parvinrent à s'emparer de plusieurs galions et de dix vaisseaux de guerre. Huit autres galions et six vaisseaux de guerre furent coulés bas. L'Espagne, malgré son opulence fut très-longtemps à se relever de cette perte. Ce sont ces huit galions chargés de lingots et de numéraire qu'il s'agit d'aller reprendre à la mer qui les garde depuis cent soixante-cinq ans. Nous verrons le résultat.

(*Moniteur de la Flotte*).

#### Mariage et Littérature.

Sous ce titre, le *North American Review* examine en ces termes les effets et influences du mariage sur les hommes célèbres par les travaux de l'esprit :

« Milton s'est marié trois fois, il a eu peu de félicité conjugale. Shakespeare ne s'est marié qu'une fois, mais il était seul dans ses plus productives années. Bacon et Goethe sont entrés tard dans la vie à deux. Lafontaine s'est marié à 26 ans, mais s'est séparé de sa femme avant la fin du dernier quartier de la lune de miel; il ne la revue depuis que pour raisons d'affaires. Molière s'est marié à 41, — 12 ans avant sa mort, — et a souffert dit Voltaire, les dégoûts, les amertumes et quelquefois les ridicules qu'il avait si souvent représentés sur la scène; il avait cela de commun avec Lafontaine, qui fut époux on ne peut plus infortuné. Beaumarchais se maria jeune et deux fois: ce n'est qu'après avoir perdu sa dernière femme qu'il composa les pièces qui l'ont immortalisé. Addison avait 44 ans lorsqu'il épousa une comtesse, une femme accariâtre et insupportable, dit Thakeray. Sterne dit quelque part que la présence de sa femme lui neutralisait les idées, tandis que la société de la femme d'un autre lui donnait l'inspiration qui le faisait écrire. Lessaing avoue qu'un an avant et un an après son mariage, son intelligence tomba dans la torpeur. Thakeray ne fut réellement grand écrivain que durant la folie de sa femme, malheur qui le rendit virtuellement célibataire. Platon éclairé par la triste expérience de Socrate; Aristophane, Anacréon, Lucrèce, Virgile, Horace, Voltaire, Rousseau, Swift, Pope, Henri Heine, Béranger, Sainte-Beuve, Washington Irving et Thoreau n'ont jamais été mariés.

« Dans les arts, les grands noms de Michel Ange et de Beethoven figurent parmi les célibataires. On affirme même que ces deux génies n'ont jamais aimé que dans le sens platonique. Tous les poètes, artistes et philosophes grecs étaient virtuellement des célibataires. Du côté des femmes célèbres, le célibat n'est pas moins la source des travaux intellectuels. Presque tous nos auteurs féminins sont restés insensibles aux douceurs

de l'hyménée, et la plupart des écrivains mariés ont été des époux malheureux. Ce qui prouve que pour émouvoir le cœur ou provoquer le rire, il n'est point nécessaire de jouir de la conjugale félicité. Mais il ressort de la vie des principaux auteurs que pour aimer une femme il n'est point nécessaire d'être mari, et que pour aimer les enfants il n'est point indispensable d'être père. On aime l'humanité, on s'attache à ses semblables et on trouve souvent dans ces tendresses autant de vraies joies que dans sa propre famille. »

(*Courrier des Etats-Unis*).

*Le mouchoir-télégraphe.* — Le génie féminin, inépuisable dans ses ressources multiples pour esquiver la contrainte ou la dissimulation qu'impose au beau sexe l'usage barbare qui veut que les avances de l'amour viennent de l'homme, — le génie féminin, disons-nous, vient d'inventer un mystérieux langage d'amour qui a l'avantage de tout faire comprendre sans rien exprimer. Ce nouveau langage se nomme le télégraphe du mouchoir et est maintenant en grande faveur dans la flirtation américaine.

Poser le mouchoir sur les lèvres indique quel'on veut faire connaissance; sur les yeux, que l'on a du chagrin; l'étaler sur la main, que l'on peut se risquer; le tenir tombant, que l'on sympathise; le rouler autour de la main signifie indifférence; le tirer à travers le menton veut dire: Je vous aime; l'étirer des deux mains: Je vous hais; l'appuyer sur la joue droite exprime un *oui* tendre; sur la joue gauche, un *non* formel; le rouler au poignet gauche: Laissez-moi tranquille; le rouler au poignet droit: J'en aime un autre; le plier: Je désire vous parler; l'agiter sur l'épaule, comme pour chasser les moustiques, dit clairement: Suivez-moi; le tenir par deux coins: Attendez-moi; le placer en bandeau sur le front est un avertissement qui révèle qu'on est surveillé; sur l'oreille droite: Vous êtes inconstant; sur la gauche: j'ai un message pour vous; sur un œil: vous êtes cruel; le rouler à l'index: Je suis fiancée; à l'annulaire: Je suis mariée.

Voilà pourquoi les conversations et les murmures ont disparu des salons. On travaille on ne parle plus.

(*Courrier des Etats-Unis*).

## ÉTAT CIVIL.

### Saint-Pierre.

#### NAISSANCES.

23 octobre. — Guillaume (Jules-Eugène).  
27 octobre. — Borel (Alice-Marie-Rose); Lafargue (Léontine-Julie).

## Mouvements du Port.

#### ARRIVAGES.

#### BÂTIMENTS DU COMMERCE.

##### Navires métropolitains :

23 octobre. — Brick *Calculeau*, capitaine Eyon, venant de Cadix, chargé de sel.  
27 octobre. — Goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney.

##### Navires étrangers :

24 octobre. — Goëlette *Harmonie*, capitaine Mac Fasson, venant du cap Breton, chargée de bois et bestiaux; — *Marie-Jane*, capitaine Jacob, venant de Québec, chargée de diverses marchandises.

#### DÉPARTS.

##### Navires métropolitains partis pour diverses destinations

22 octobre. — Goëlette *Anna*, capitaine Greslé, allant à Cadix.

24 octobre. — Brick *Léonie*, capitaine Thébaud, allant à Saint-Malo; — *Courrier-de-Terre-Neuve*, capitaine Blouet, allant à la Martinique; — *Indécis*, capitaine Girault, allant à Saint-Servan.

28 octobre. — Brick *Ernest-et-Maria*, capitaine Leclère, allant à Granville; — brick *Liquidateur*, capitaine Chambert, allant à Saint-Malo.

29 octobre. — Goëlette *Emile-et-Auguste*, capitaine Touzé, allant à l'île de Ré.

## ANNONCES.

Etude de M<sup>e</sup> C. SALOMON,  
Notaire à Saint-Pierre (Terre-Neuve).

## VENTE PUBLIQUE

ET AUX ENCHÈRES

DE

## DIVERS TERRAINS

PROPRES A BATIR

Sis à Saint-Pierre, rues Granchain et Jacques-Cartier

Jeudi 7 novembre prochain, il sera procédé, à la requête du sieur Landry (Charles), en l'étude et par le ministère du Notaire de la colonie, à la vente publique et aux enchères, en trois lots, des terrains suivants :

#### Premier Lot.

Un terrain sis rue Granchain : borné au nord par ladite rue, à l'est par les héritiers Olliet, au sud par les héritiers Gravé (Jean), et à l'ouest par le sieur Landry (Charles), vendeur. Superficie : 80 mètres carrés.

Mise à prix. . . . . 3,000 fr.

#### Deuxième Lot.

Un terrain sis même rue : borné au nord par ladite rue Granchain, à l'est par le premier lot et par les héritiers Gravé (Jean), au sud par le vendeur et à l'ouest par Paturel d'Aigremont. Superficie : 151 mètres carrés.

Mise à prix. . . . . 4,500 fr.

Ce lot a droit à un passage de 2 mètres de largeur, situé au sud, servant à descendre au quai.

#### Troisième Lot.

Un terrain sis rue Jacques-Cartier : borné au nord par ladite rue, à l'est par un passage, au sud par Madame v<sup>e</sup> Bataille, à l'ouest par les héritiers Rabot et Jouanne (Auguste). Superficie : 164 mètres carrés.

Mise à prix. . . . . 2,800 fr.

Facilités de paiement.

Pour tous renseignements et pour traiter de gré à gré avant la vente, s'adresser à M<sup>e</sup> Salomon, notaire, dépositaire du cahier des charges.

Saint-Pierre, le 22 octobre 1867.

Le Notaire,  
C. SALOMON.

2—2

## A VENDRE

### HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

Chez M. F. DELANGLE, fab<sup>ic</sup>

à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve). 9

Saint-Pierre, Imprimerie du Gouvernement.