

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 44.

JEUDI 14 NOVEMBRE 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE

Par décret impérial en date du 23 octobre 1867, M. Le Clos, Commissaire-Adjoint de la marine, Ordonnateur aux îles Saint-Pierre et Miquelon, a été nommé Chevalier de l'Ordre Impérial de la Légion d'honneur.

Extrait d'une dépêche adressée au Commandant par Son Excellence le Ministre de la marine et des colonies :

Paris, le 23 octobre 1867.

Monsieur le Commandant,

J'ai reçu les deux lettres que vous m'avez écrites le 18 septembre, pour me rendre compte de l'incendie qui a presque entièrement détruit la ville de Saint-Pierre.

Ce déplorable événement a profondément ému le Gouvernement de l'Empereur. Soyez auprès de vos administrés l'interprète de sa sympathie pour les pénibles épreuves qu'ils traversent en ce moment. Déjà vous avez reçu un témoignage de sa sollicitude: je vous ai autorisé par dépêche télégraphique du 26 septembre, à tirer sur le département jusqu'à concurrence de 100,000 francs.

Il me reste à vous prier de remercier en mon nom ceux qui vous ont secondé dans ces douloureuses circonstances.

Recevez, etc.

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

Signé : RIGAULT DE GENOUILLY.

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).

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé sur la rade de Saint-Pierre, le 10 novembre, à 7 heures 1/2 du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis, du 26 octobre 1867.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie, pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 14 novembre 1867.

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

FAITS DIVERS.

L'aviso le Renard. — Voici, enfin, un progrès immense, inespéré, réalisé en construction navale : inespéré, car on le déclarait impossible naguère encore.

Jusqu'à ce jour on n'avait obtenu quelque surcroît de vitesse sur l'eau qu'à des prix exorbitants, au moyen de machines très-puissantes

placées sur des coques très-légères, prenant quelque trois ou quatre jours de combustible, sans plus, avec quelques rares passagers, mais pas de marchandises.

Les souverains seuls et les puissants pouvaient se passer le luxe de ces bâtiments rapides, aucunement pratiques au point de vue commercial. Aussi quand les gouvernements ont voulu se donner des lignes de paquebots rapides, ils ont dû les soutenir de subventions considérables ; et ces lignes subventionnées sortant, en quelque sorte, du droit commun, de la loi commune de toute industrie viable — qui doit se soutenir par ses propres ressources — ont jeté la perturbation dans les entreprises du transport sur l'eau, dans la marine du commerce proprement dite, car la crise que traverse depuis quelques années la marine du commerce est provoquée en grande partie, dans la Méditerranée surtout, par les lignes subventionnées qui sont venues bouleverser toutes les conditions ordinaires du transport maritime, et accaparant tous les frets productifs, n'abandonnant aux autres navires que les denrées dont elles ne veulent pas se charger, et d'un fret trop peu rémunérateur.

Dès ce jour, la question change d'aspect ; toute carène à dimensions convenables va acquérir, en *minimum*, la rapidité des paquebots actuels, grâce aux formes nouvelles appliquées pour la première fois, par ordre de l'Empereur, sur un petit bâtiment, l'*aviso le Renard*.

Le Renard, construit à Bordeaux dans les chantiers de M. Arman, sur un modèle imaginé et fourni par M. Béléganic, capitaine de

FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS⁽¹⁾

(ROMAN INÉDIT.)

cause, c'est toi et non pas moi. Aussi suis-je portée à croire que tu viens de rêver l'histoire que tu me racontais tout à l'heure, et l'agitation à laquelle tu es en proie en est la preuve évidente. Calme-toi, Madeleine, et reviens à des sentiments, à des idées plus raisonnables. Il faut bien, du reste, puisque ton entêtement m'y oblige, que je parle et que je sorte enfin de la réserve où je me tenais depuis trois jours, par égard pour ton cœur de mère, éprouvé comme le mien pendant si longtemps. Sache donc que moi je suis sûre, sûre entendu, que Karl est mon fils et cela, il m'est facile de te le prouver sans avoir recours à des histoires invraisemblables, produit d'une imagination malade. Karl ressemble au comte, à son père : c'est déjà quelque chose assurément. Eh bien ! laissons cela de côté; supposons que je me trompe. Aussi bien une preuve pareille serait peu de chose pour la justice qui sera, je le crois bien, obligée d'intervenir dans cette affaire, grâce à ta persistance. Ce qu'il faut à la justice ce sont surtout des preuves matérielles. Karl est le fils de l'une de nous, c'est incontestable. D'un autre côté le tribunal, obligé de se prononcer (car l'état de Karl ne peut rester en suspens), le tribunal, dis-je, se décidera selon toute apparence d'après les seules preuves matérielles que nous possédions, l'écrit du cosaque et les chiffres brodés....

— Mais, Madame, s'écria alors Madeleine, mon fils possédait des chiffres pareils sur ses langes; vous vous

en souvenez bien au moins ?

La comtesse en faisant intervenir le nom de la justice avait cherché à effrayer Madeleine et à lui faire comprendre qu'avec les armes qu'elle possédait (et grâce aux réticences dont elle pouvait faire usage devant les magistrats) elle obtiendrait certainement d'eux une sentence favorable. Après avoir, pour ainsi dire, lancé ce ballon d'essai, elle revint à ce qu'elle appelait des idées de conciliation et répondit :

— C'est possible : et tiens, Madeleine, je puis encore convenir devant toi que le doute est permis, qu'il est admissible. Pour moi je ne doute pas : Karl est mon fils. J'ai cent raisons pour en être convaincue ; mais enfin, je comprends que tu ne partages pas ma conviction. Eh bien ! profites de mon indulgence ; il en est encore temps. Je consens à ne pas m'adresser aux tribunaux, à ne point reconnaître légalement Karl pour mon fils, aux conditions que tu sais déjà. De cette manière, s'il est mon fils en public, tu seras libre de te croire sa mère, tu le verras tous les jours.... Mais si, au lieu de cela, tu persistes dans tes refus, rappelle-toi bien qu'une fois que la justice aura prononcé, il n'y aura plus à y revenir et tout espoir sera perdu pour toi.

Il est sans doute inutile de faire observer que les prétendues concessions de la comtesse se bornaient à bien peu de chose et que Karl, une fois muni de la possession d'état de fils du comte et de la comtesse d'Hau-

Qu'ai-je entendu, grand Dieu ! mais non, non, cela n'est pas supposable ; vous ne pouvez avoir ainsi perdu toute mémoire. C'est la douleur bien naturelle hélas ! que vous cause cette révélation, qui vous empêche de vous souvenir. J'en suis certaine, dans quelques instants les faits se représenteront à votre esprit et vous vous les rappellerez.

— Tu es dans l'erreur, Madeleine. Regarde-moi, je suis calme et tranquille et je ne me laisserai point émouvoir par les efforts que tu fais dans ce but. Si quelqu'un est ici égaré par la douleur ou par toute autre

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42 et 43 de la FEUILLE OFFICIELLE.

vient de faire des essais à Toulon ; nous allons citer quelques-uns seulement des résultats obtenus par ce bâtiment, nous réservant d'y revenir, et de traiter la question plus en détail, quand cet aviso, qui va entrer au bassin pour être muni d'un hélice à pas plus allongé, aura fait de nouvelles expériences, plus complètes et en des conditions normales.

Le Renard porte une machine de 150 chevaux, et il déplace de 750 à 800 tonnes. Il n'est pas entré au bassin depuis 18 mois ; c'est-à-dire que sa carène est loin d'être propre. En cet état, il donne de 10 à 11 noeuds, mer de bout, avec vent à 2 r/s aux huniers sans embarquer une seule goutte d'eau, alors que les bâtiments, qui louvoyent près de lui sont plus ou moins envahis par la mer à chaque lame. Vent largue, il dépasse 14 noeuds, et son glissement dans l'eau offre si peu de résistance et d'obstacle, malgré cette vitesse insolite, qu'on n'éprouve absolument aucun choc, aucune secousse, même la plus petite. Il est de même avec la mer de bout, qui n'a aucune prise sur le nouveau genre de carène.

Nous le répétons, c'est là un progrès immense réalisé en construction navale ; car la mer de bout tourmente, détraque les carènes actuelles, dès qu'on s'obstine à conserver de la vitesse ; sur les paquebots transatlantiques, la mer passe autant dessus que dessous, quand la houle est forte de l'avant, et on sait combien les meilleurs bâtiments fatiguent en ces circonstances, aussi bien que par mer grosse du travers, qui n'a presque plus d'influence sur les formes nouvelles. Avec ces formes, les transatlantiques traverseront l'Océan — de Brest à New-York — en 6 ou 7 jours, sans augmentation de la puissance motrice, et les bâtiments n'éprouveront plus ces secousses terribles, ces chocs brusques et cassant qui ralentissent considérablement leur marche, fatiguent, écrasent passagers, équipage, coque et machine. Faut-il ajouter que les frets et autres dépenses seront réduits de moitié, si plus ne passe ?

Plus tard on fera mieux, quand l'expérience acquise et l'habitude des grandes vitesses permettront d'oser davantage. On aura la vitesse du chemin de fer sur l'eau. Mais, sur l'eau, point de travaux préliminaires, point de nivellement à opérer, de rails à poser sur l'eau ; la voie existe d'un point à tous les autres et réciproquement. Il y s'agit seulement du matériel roulant, de la locomotive maritime ou bâtiment, et ce sera bientôt fait. Quelques années suffisant pour couvrir les mers de bâtiments rapides reliant les divers continents entre eux, comme les chemins de fer reliant

entre elles les villes et provinces d'un même Etat.

N'avions-nous pas raison de dire, en commençant : voici un progrès immense réalisé en construction navale ?

(*Moniteur de la Martinique*).

VARIÉTÉS.

Exposition Universelle de 1867

(Suite)

A ces considérations, nous ajouterons celles d'ordre moral et national. « Faut-il rappeler, dirons-nous, avec le journal même de la Compagnie, » l'éclat que l'entreprise du canal de Suez a jeté sur la France, le prestige qu'elle lui a donné dans l'Orient, l'admiration qu'elle a valu dans toute l'Europe à notre persévérence, nous qu'on accusait de légèreté, à la vaillance de nos soldats du travail, nous qu'on disait ne savoir être que les soldats de la guerre. L'entreprise du canal de Suez à montré, nous le croyons, l'esprit de la France sous un aspect nouveau. Elle a introduit la civilisation en Orient, non par le canon, non par la propagande révolutionnaire, mais par la pioche. Elle a universalisé la popularité d'un immense événement commercial et maritime dont la France était l'initiatrice, non pour elle, mais pour tous. Notre pays voudra-t-il perdre le fruit de toutes ces conquêtes morales ? Voudra-t-il s'arrêter à la veille du succès, tourner le dos à l'heure de la victoire ? Nous ne pouvons le croire, et nous avons pour garants de notre sécurité cette unicité de l'opinion, des intelligences et des intérêts qui a soutenu le projet dans tous les périls qu'il a traversés, et le poussera au port en lui faisant franchir le dernier écueil.

Que la France hésite à la veille de la victoire et l'Angleterre est là pour recueillir l'héritage de notre impuissance des mains du vice-roi car ce prince n'abandonnera certes pas le monument qui doit faire la gloire éternelle de son règne, et la richesse impérissable de son pays.

L'Angleterre s'entend aux grandes affaires dont elle a le profit ou l'honneur. Pendant dix ans la Compagnie du *Great-Eastern* a recommencé jusqu'à trois fois ses hardies tentatives pour poser le câble électrique sur le fond de l'Océan jusqu'à ce qu'enfin le succès courronnât tant de sacrifices ; et les capitalistes, non moins intrépides que les armateurs et les ingénieurs, se sont montrés jusqu'à la fin fidèles à leur pensée du premier

jour : ils en sont récompensés par d'énormes bénéfices. Les capitalistes français, grands et petits, ne seront pas moins courageux ni moins bien rénumérés. Il est vrai que l'Angleterre tout entière s'associait comme un seul homme, par ses encouragements et ses sympathies, à l'entreprise audacieuse de quelques-uns ; tandis qu'en France il se trouve d'impudents spéculateurs à la baisse pour saper toute foi et tout concours au canal de Suez ! Ils en seront pour leurs mœurs !

II. Le canal de Nicaragua.

Dans les documents livrés à la publicité, la Compagnie du canal de Suez réduit des trois cinquièmes (de 60 millions à 24 millions, la valeur du matériel qui aura servi au creusement du canal, comme si les engins désormais inutiles, devraient être mis à la retraite. Nous comptons bien qu'il n'en sera rien. Tout cet outillage conservera presque toute sa valeur pour les autres travaux de la grande viabilité maritime du globe qui restent à accomplir, et qui ne peuvent manquer de succéder au canal du Suez sans l'ambition du monde civilisé.

Le percement de l'isthme de Suez aura donné à l'humanité moderne le sentiment et la mesure de ses forces, car depuis son origine elle n'aura vu rien de comparable ni pour la puissance des volontés, ni pour la résistance des obstacles, ni pour les moyens d'action, industriels et financiers. Après une telle œuvre accomplie, tout paraîtra possible dans ce qui est désirable. Les ingénieurs, directeurs, administrateurs, médecins, les chefs de toute catégorie qui auront manié des forces humaines ou naturelles de ce calibre, y auront pris le goût des entreprises herculéennes, et ils se sentiront humiliés et déchus à retomber dans le train des entreprises vulgaires, comme le mécanicien d'une locomotive à qui l'on proposerait de conduire une charrue trainée par des bœufs. Sur les chantiers du canal de Suez se sera formée une armée industrielle, avec ses régiments d'officiers et de soldats, servis par ses canons rayés, c'est-à-dire ses brigades de chefs et d'ouvriers maniant des dragues colossales, qui se sentiront capable de percer tous les autres isthmes et en proposera l'entreprise aux gouvernements.

Le premier à percer sera l'isthme de l'Amérique centrale, dont on peut voir, en plusieurs salles de l'Exposition, et particulièrement dans celles des machines, divers aspects. Ce long étranglement, qui arrête les navires voulant passer de l'Atlantique dans le Pacifique, et les oblige à l'immense détour du détroit de Magellan et du cap Horn,

teville, n'avait besoin d'aucun jugement constatant son origine ; mais sans doute la comtesse était alors de bonne foi et ne se rendait pas compte de l'inanité de ses offres.

Ainsi, s'écria Madeleine, désespérée en voyant que la comtesse paraissait décidée à lui ravir (et cela sans la moindre hésitation) celui qu'elle considérait désormais comme son enfant, ainsi, pour prouver que Karl est votre fils, vous ferez paraître cet écrit du cosaque ?

La comtesse comprit le reproche caché sous ces paroles. Comment ne l'aurait-elle pas compris ? Sa conscience ne laissait pas que de la tourmenter un peu, et, si sa foi dans sa maternité à l'égard de Karl était toujours entière, elle ne pouvait se dissimuler que le moyen qu'elle allait employer ne brillait pas par une entière bonne foi. Comme tous ceux qui ont tort, elle laissa déborder sa colère.

— C'est assez d'insolence, Madeleine, et puisque mes bontés n'ont pu vaincre tes refus persistants, je cesserai désormais d'avoir pour toi des ménagements que tu ne sais pas mériter. Tu veux me résister, soit ; mais je te préviens que tu t'y briseras.

— C'est possible, Madame, mais vous ne l'oserez point !

— J'oserai, répondit ironiquement la comtesse, j'oserai m'adresser à la justice, invoquer la loi, l'autorité des magistrats....

— Oui, mais ce sera pour les égarer par d'indignes artifices !

— Ah ! c'en est trop, s'écria la comtesse et voilà où m'a conduit ma faiblesse envers toi. Tu comptes sur elle, mais souviens-toi bien qu'ici je suis seule maîtresse !

— Et moi je suis mère ! ce droit là vaut bien les vôtres ! Quoi ! pour m'enlever mon fils, vous cherchez à vous étayer des lois, de la justice, vous voulez les associer à des projets coupables, affreux, qui ont pour unique but de ravir un fils à sa mère ! Ah ! vous vous trompez ! Il n'est pas possible que vous réussissiez ! Une monstruosité pareille ne peut être consacrée par un tribunal ! Jirai, jirai me jeter aux pieds des magistrats ; je leur redemanderai mon fils ; ils écouteront ma plainte ; ils me rendront justice !.... Hélas ! je suis une insensée ! Non, ils ne m'écouteront pas, et, trompés par l'apparence ils ajouteront foi à vos paroles et repousseront les miennes.... D'ailleurs, vous avez des preuves comme vous dites et moi je n'en ai pas ! Réjouissez-vous, Madame, je vous le prédis, Karl sera votre fils, Karl portera votre nom.... Seulement, prenez-y garde et redoutez la fureur d'une mère que vous allez plonger dans le plus horrible désespoir ! Ah ! il vaudrait cent fois mieux me tuer tout de suite !....

— Enfin, c'est bien décidé, bien arrêté ? répétait Madeleine qui avec des regards avides et autant que le lui permettait son trouble, interrogéait la physionomie calme

et froide de la comtesse. Vous le voulez donc ? Eh bien ! allez, allez ! je vous suivrai dans la voie où vous vous disposez à entrer ; je vous suivrai jusqu'au bout, entendez-vous ?.... Et après ?.... Ah ! après je ne sais encore ce que je ferai, mais souvenez-vous en Madame, j'aurai pour me diriger le conseiller des malheureux, leur seul guide : le désespoir !....

— Une menace je crois, dit la comtesse plus irritée qu'elle ne voulait le paraître. Ceci met le comble à la mesure ! Sortez d'ici pour toujours, Madeleine. Entendez-vous ? Je vous chasse !

Et en disant ces mots la comtesse quitta la chambre et rentra dans son appartement.

(La suite au prochain n°.)

présente dans son développement une série de brèches ébauchées, sortes d'amorces qui invitent les hommes à compléter ce que la nature a si bien préparé. Dans la partie navigable de son cours, le Goazalcos se rapproche du golfe de Tehuantepec ; le lac de Isaval vient au fond du golfe de Honduras entamer la largeur de l'isthme ; le lac de Nicaragua est une route ouverte de la mer des Antilles vers l'attache étroite de Rivas ; le Chiriqui et ses affluents sont au fond de la baie des Mosquitos un chemin tracé vers l'anse de Montijo, le rio de Chagres, par ces méandres, conduit les embarcations de l'Atlantique bien près de Panama ; enfin, par le golfe Darien, deux passages sont prêts à s'ouvrir l'un par la longue vallée de l'Atrato, l'autre, plus court mais plus difficile, par le rio Tuyra et le golfe San-Miguel.

De tous ces passages, celui du Nicaragua semble le plus complet ; une ligne de collines, de 16 kilomètres de largeur, sépare seules les rives de l'Océan Pacifique de celles d'un grand lac qui déverse dans l'Atlantique le trop plein de ses eaux par le rio San-Juan.

Les Nord-Américains qui exécutent un projet avec plus de promptitude que parfois d'autres peuples ne l'élaborent, ont tenté, il y a une quinzaine d'années, l'escalade de cette barrière. C'était l'époque de la fièvre de l'or : l'isthme de Panama était encombré d'émigrants et livré aux épidémies, il fallait trouver une voie nouvelle pour écouler le flot californien ; les steamers de New-York sont venus verser leur cargaison à San-Juan de Nicaragua, qui ne tarda pas à s'appeler Greetown ; de légers pyroscaphes remontaient le cours du rio San-Juan ; mais arrêtés vers le milieu de la distance à franchir par des rapides, obtacles infranchissables aux faibles machines dont étaient pourvues ces embarcations, ils étaient forcés de stopper, de rompre charge sur la rive. Il fallait aller rejoindre en amont d'autres paquebots qui faisaient franchir la seconde moitié de la rivière et allaient après avoir traversé le lac, débarquer passagers et marchandises sur la côte opposée, d'où des diligences et des fourgons leur faisaient franchir les 10 milles anglais qui séparent la vive du lac des eaux San-Juan del Sur, port d'embarquement sur le Pacifique.

Ce mode assez pénible de transit un instant abandonné, a été réorganisé en novembre 1864, et fonctionne régulièrement depuis lors. Quelques coups de mine ont élargi, dans les rapides, les passages les plus étroits, ont déplacé les roches les plus menaçantes, et des paquebots, munis de fortes machines, franchissent aujourd'hui, sans transbordement, la distance entre Greetown et la rive occidentale du lac, soit 265 kilomètres.

Le troisième jour, voyageurs et cargaisons sont rendus à bord du grand steamer du Pacifique, ayant gagné six jours sur la route de Panama, économie bien sensible aux Anglo-Saxons, qui considèrent le temps comme un capital, et craignent, avec juste raison, un séjour prolongé sous la zone torride.

Cet exemple, essentiellement pratique, montre combien cette voie est naturelle, et indique dans quel sens doit être tenté le dernier effort pour la compléter. Depuis quelques années, ce problème a fixé l'attention d'hommes distingués.

Dès 1838, John Bailly, ingénieur de la marine britannique, établissait un projet de canalisation.

De 1842 à 1846, le prince Louis-Napoléon en présentait un autre qui fut très-remarqué.

En 1852, un ingénieur américain, Oriville Willam, en étudiait un troisième.

Notre compatriote, M. Félix Belly, a attaché son nom à un quatrième.

L'exposition universelle nous en présente aujourd'hui un nouveau, dû à M. Thomé de Gamond, qui avait pris part au précédent. Cette vaste étude est le résultat des travaux

de nombreux agents qui ont opéré sous sa direction dans les diverses parties de l'isthme. Il convient d'entrer dans quelques détails sur un projet qui peut bien réservé, à un avenir rapproché, une solution géographique d'une portée immense.

La base du projet est, d'une part, la submersion des rives du rio San-Juan, au moyen de barrages à écluses, et, d'autre part, le creusement d'un canal entre Rivas et San-Juan-del-Sur.

Le niveau du lac de Nicaragua, au-dessus de l'Océan Pacifique, est de 36 mètres ; il n'a été trouvé que de 34 mètres au-dessus des eaux de la baie des Mosquitos. Cette différence de deux mètres, entre le niveau des deux mers, si elle ne provient, en grande partie, de quelque erreur inséparable de longs nivelllements effectués sous une atmosphère brûlante, s'expliquerait encore par le régime différent des eaux de chaque côté de l'isthme ; ainsi le Pacifique, libre de tout obstacle sur son immense étendue, pourrait être plus bas que la mer des Antilles, sorte de mer intérieure, dont les eaux sont séparées de l'Atlantique par les deux arcs des Grandes et des Petites-Antilles.

La longueur totale du passage serait de 295 kilomètres, qui se divisent de la manière suivante :

| | |
|----------------------|----------------|
| Canal de Rivas..... | 27.700 mètres. |
| Traversée du lac.... | 85.600 — |
| Vallée San-Juan.... | 181.800 — |
| 295.100 mètres | |

Suivant le régime des eaux, cette distance se fractionne hydrographiquement :

| | |
|------------------------|--------------------|
| En bief de partage.... | 167.900 mètres. |
| En branche occidentale | 16.000 partie écl. |
| — orientale... | 111.200 — |

Le canal de Rivas ou branche occidentale serait creusé en entier en terrain sec, afin d'éviter de suivre les cours des ruisseaux qui, dans les régions paludéennes, exposent à des dangers sérieux la santé des ouvriers.

Le point culminant de la tranchée à ouvrir est de 16 m. au-dessus du niveau du lac ; la nature du terrain impose en maints endroits le travail dispendieux de l'attaque à la poudre. Le canal doit avoir une largeur de 40 m. au fond plat, et 45 à 70 m. à la ligne de niveau d'eau, suivant la consistance du terrain encaissant. Le tirant d'eau est fixé à 8^m50, profondeur qui permet le passage aux navires de tout rang.

Les onze premiers kilomètres, à partir du lac, sont creusés en tranchée à cette profondeur sous le niveau des basses eaux, et font partie du bief supérieur. La longueur de seize kilomètres, allant jusqu'au Pacifique, et formant la branche occidentale proprement dite, est divisée en huit biefs égaux de 2,000 mètres chacun, qui réunis par neuf écluses de 4 mètres de chute, feront franchir la différence totale de niveau.

Dans la vallée de San-Juan, la canalisation est obtenue par submersion des rives actuelles. Ce procédé évite les écueils des projets antérieurs. Il est bien préférable aux travaux de canalisation en rivières, toujours dispendieux, très-longs, et souvent dangereux ; il l'emporte aussi sur la canalisation latérale, qui présente les mêmes désavantages. La submersion de la vallée s'obtiendra au moyen de neuf barrages à écluses placés en des points convenables, et divisant la vallée en huit lacs allongés, présentant au-dessus de l'ancien lit un tirant d'eau augmenté de la hauteur des barrages, ou de 3 mètres 72. Cet exhaussement donnera sur tout le parcours la profondeur voulue.

Les barrages seront formés d'enrochements bruts, avec remblais argileux au centre pour la retenue des eaux. — Ce système de lacs étagés permettra de réduire à une faible valeur la vitesse de débit de la rivière, qui verse chaque année à la mer 32 milliards de mètres cubes provenant du lac. La largeur des

déversoirs et la possibilité d'irriguer les terrains des deux rives rendront la vitesse insensible et préviendront également le chargement des roches et l'obstruction des écluses.

Il nous reste à faire connaître le mode de construction de ces derniers organes, les plus importants dans un travail de canalisation.

Les écluses auront 200 mètres de longueur, 30 mètres de largeur, elles sont toutes en fer ; construites en Europe, leur installation se réduira à un travail de montagne très-expéditif. — On leur a donné une disposition heureuse, qui permet le sasement presque instantané ; à cet effet, les parois latérales sont percées sur toutes leur longueur de nombreux trous, qui permettent l'affluence simultanée de l'eau et l'échange rapide de niveau entre l'écluse et deux aqueducs latéraux mis en communication alternative entre les deux biefs.

Le sasement doit se faire en si peu de temps qu'il n'y aura pas arrêt de marche : un navire introduit dans une écluse et continuant sa propulsion, n'aura pas atteint l'extrémité opposée que les portes flottantes s'ouvriront à niveau sur le bief sans que la marche ait été interrompue un seul instant ; chacune des bouches du canal sera munie de neuf écluses semblables.

Le projet se complète par l'installation de ports sur les deux Océans et de mouillages sur le lac à la tête des deux branches. Le devis estimatif des dépenses que réclamera cette grande création s'élève à 200 millions. Il n'est point question, dans le projet, du temps nécessaire à l'exécution des travaux. — Période longue, à coup sûr, et pendant laquelle il importera de ne point détruire la communication actuelle. Ce projet pourrait même avoir en vue de la compléter successivement ; ainsi le creusement du canal de Rivas établirait le transit par eaux sur toute la longueur du passage. Et il semble possible de procéder à la submersion de la vallée San-Juan, sans interrompre la navigation de cette rivière, si bien mise à profit par les Américains.

Le canal de Nicaragua, construit d'après le projet de M. Thomé de Gamond, est le complément obligé du canal de Suez. Là se porteront les volontés et les intelligences, les capitaux et les bras, dès que ce dernier sera terminé. Alors le tour du globe se fera en trois mois par mer, et en moins de temps encore, on peut l'augurer d'après des expériences qui attestent la possibilité d'accroître la vitesse des navires, en des proportions telle, que la traversée du Havre à New-York se fera en six à sept jours. On sait que déjà les navires de la Compagnie transatlantique franchissent cet espace en neuf jours, une merveille qui eût paru une utopie, il y a seulement un demi-siècle, et une folie extravagante, il y a cent ans.

(*Économiste Français*).

(La suite au prochain numéro).

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

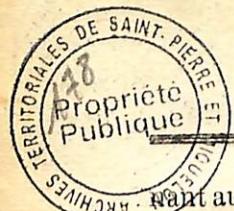
ILES BRITANNIQUES.

Feu sur la jetée Est du port de Ramsgate (côte Est d'Angleterre).

Le Board of trade a donné avis que, le 15 octobre 1867, on allumera un nouveau feu sur la jetée Est du port de Ramsgate.

Le feu sera à éclats (scintillants) et élevé de 7 mètres 62 au-dessus du niveau de la mer ; il éclairera un arc de 224 degrés, ou depuis la direction de la bouée Dyke jusqu'au milieu des portes du bassin de l'entrée Ouest du port intérieur.

L'appareil d'éclairage est un prisme tour-



tant autour d'une lampe d'Argand produisant, à intervalles égaux, *cinq secondes* de lumière et *cinq secondes* d'obscurité, ce qui permettra de le distinguer des feux de la ville qui sont par derrière.

La lanterne est portée par un pilier en fer de 3 mètres 66 de hauteur.

Modification dans l'éclairage des bancs qui sont devant la côte Est d'Irlande.

L'Amirauté anglaise donne avis qu'à partir du 10 octobre 1867, on fera les changements ci-après dans l'éclairage des divers bancs qui sont situés devant la côte Est d'Irlande :

Bateau-feu du banc Colding.

On mouillera à 3 milles 1/2 environ dans le S. E. q. E. de l'extrémité Sud du banc Colding un bateau-feu qui montrera un feu *tournant rouge*, dont la lumière atteindra son éclat le plus vif chaque *vingt secondes*.

Le bateau aura trois mâts, et portera à la tête du grand mât un globe sur un demi-globe. Le corps du bateau sera peint en noir avec une raie blanche, et les mots *COLDING BANK* seront écrits en lettres blanches sur ses deux côtés.

Bateau-feu de Wicklow-Swash.

On cessera d'allumer le feu de Wicklow-Swash, et on enlèvera le bateau-feu qui est sur ce banc.

Feu du cap Wicklow.

Le feu du cap Wicklow sera modifié; ce phare montre maintenant un feu fixe blanc qui sera remplacé par un feu *blanc intermittent*, montrant alternativement un éclat de *dix secondes* et une éclipse de *trois secondes*.

Bateau-feu sur le banc Arklow.

1. On mouillera à 3 milles 1/4 environ dans le S. 87° E. de l'extrémité Nord du banc Arklow un bateau-feu montrant deux feux *fixes blancs*: l'un au grand mât, élevé de 11° 5 au-dessus du niveau de la mer; l'autre au mât de misaine, élevé de 6° 71 au-dessus du même niveau.

Le bateau aura trois mâts et un globe à la tête du mât de misaine et du grand mât. Le corps du bateau sera peint en noir avec une raie blanche, et les mots *ARKLOW BANK NORTH* seront écrits en lettres blanches sur ses deux côtés.

2. Le bateau-feu qui signale maintenant l'extrémité Sud du banc Arklow sera porté à 2 milles environ dans le S. 49° E. de sa position actuelle, et son feu, qui est maintenant tournant de trente secondes, en trente secondes sera remplacé par un feu *tournant blanc* dont la lumière atteindra son éclat le plus vif chaque *minute*.

Le bateau aura trois mâts et portera un demi-globe sur un globe à la tête du grand mât.

Le corps du bateau sera peint en noir avec une raie blanche, et les mots *ARKLOW BANK SOUTH* seront écrits en lettres blanches sur ces deux côtés.

Bateau-feu du banc Blackwater.

Le bateau-feu qui signale maintenant l'extrémité Nord du banc Blackwater sera porté à 1 mille 1/2 dans l'Est de sa position actuelle; la nature du feu restera, comme à présent, *fixe blanc*.

Le bateau aura trois mâts et portera deux globes à la tête du grand mât, au lieu d'un seul comme à présent. Le corps du bateau sera peint en noir avec une raie blanche, et les mots *BLACKWATER BANK* seront écrits en lettres blanches sur ses deux côtés.

Bateau-feu des bancs Lucifer.

Vers le 1^{er} mai 1868, on mouillera un nouveau bateau-feu près des bancs Lucifer, sur la côte de Wexford, à mi-distance environ entre le phare du rocher Tuskar et le bateau-feu du banc Blackwater. Il montrera un feu *fixe rouge*.

Le bateau aura trois mâts et portera un globe à la tête du grand mât. Le corps du bateau sera peint en noir avec une raie blanche, et les mots *LUCIFER SHVALS* écrits en lettres blanches sur ses deux côtés.

Les relèvements sont vrais. Variation; 24° N. O. en 1867.

Voyez la série B, n° 83a, 419, 420, 421, 422, 423, et 424, et les cartes n°s 1139, 1527, 1304, 2169, 2173, 2367, et 2410.

GOLFE SAINT-LAURENT.

Feu fixe sur la pointe Est (île du Prince-Édouard).

Le Gouvernement de l'île du Prince-Édouard fait connaître que, le 10 juillet 1867, on a allumé un nouveau feu dans un phare récemment construit sur la pointe Est, île du Prince-Édouard.

Le feu est *fixe blanc*, élevé de 39° 6 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 18 milles.

La tour est octogone, blanche, élevée de 18° 3 de la base à la girouette; elle gît à 182 mètres en dedans du côté Sud de la pointe et par 46° 27' 9" N., 64° 18' 24" O.

Voyez la série E. n° 68a; les cartes n°s 1437, 1465, 1998, et l'instruction n° 394, page 155.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

7 novembre. — Clinton (Elisabeth-Marie).

MARIAGES.

7 novembre. — Royer (Joseph-Louis), marin, avec Dridge (Sara), sans profession.

DÉCÈS.

8 novembre. — Béchet (Michel-Remi), marin, 27 ans. — Beaudry (Edouard-Louis), marin, 28 ans. — Rouillé (Jacques), marin, 33 ans. — Guillory (Jean-Marie), marin, 35 ans.

Mouvements du Port.

ARRIVAGES.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains :

7 novembre. — Goëlette *Alma*, capitaine Lieutout, venant de la Guadeloupe, sur lest; — *Arrew*, patron Salomon, venant de Codroy, chargée de morues sèches.

8 novembre. — Goëlette *Lucie*, patron Gautier, venant de Sydney, chargée de charbon; — *Pron*, patron Béchet, venant de Sydney, chargée de charbon.

Navires étrangers :

5 novembre. — Goëlette *Marie-Hart*, capitaine Maillard, venant de Chatican, chargée de Bestiaux; — *Smith-Lidridg*, capitaine Leblanc, venant de Medway, chargée de bois de construction; — *Vapeur Ariel*, capitaine Eguen, venant de Saint-Jean.

DÉPARTS.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains partis pour diverses destinations

5 novembre. — Goëlette *Victorine*, capitaine Rachinel, allant à Granville; — brick *Spérance* n°2, capitaine Bidel, allant à Granville.

6 novembre. — Brick *Georges-Auguste*, capitaine Lambert, allant aux Antilles.

7 novembre. — Goëlette *Frères-et-Sœurs*, capitaine Demoncuit, allant à la Rochelle.

8 novembre. — Brick *Éclair*, capitaine Bénâtre, allant à la Martinique.

9 novembre. — Brick *Nive*, capitaine Guenon, allant à Granville.

10 novembre. — Goëlette *Eugénie*, capitaine Leroux, allant à Granville.

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.

AVIS

La vente des Terrains du sieur Charles LANDRY, annoncée pour le jeudi 7 novembre, aura lieu définitivement samedi prochain, 16 novembre courant, à une heure précise après-midi, en l'étude du Notaire, au Palais de Justice.

Pour les détails et mises à prix, voir les numéros 41 ou 42 de la *Feuille officielle*.