

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 50.

JEUDI 26 DÉCEMBRE 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE

ARRÊTÉ du Commandant rendant exécutoire le budget des recettes et celui des dépenses du Service local, pour l'exercice 1868.

Saint-Pierre, le 12 décembre 1867.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon ;

Vu les articles 38 et 260 du décret du 26 septembre 1855, sur le régime financier des colonies ;

Vu le budget des recettes et celui des dépenses du Service local, pour l'exercice 1868 ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur, ff. de Directeur de l'intérieur ;

Le Conseil d'administration entendu ;

Avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le budget des recettes et celui des dépenses du Service local pour l'exercice 1868, arrêtés en conseil d'administration dans la séance de ce jour, sont déclarés exécutoires.

Les ressources du budget de 1868 sont évaluées à la somme totale de deux cent quarante-sept mille sept cents francs (247,700 fr.) et les dépenses à la même somme de deux cent quarante-sept mille sept cents francs (247,700 fr.).

En conséquence, des crédits sont ouverts à l'Ordonnateur, ff. de Directeur de l'intérieur, jusqu'à concurrence de la somme de

deux cent quarante-sept mille sept cents francs.

Art. 2. Continuera d'être faite au profit de la colonie la perception, conformément aux dispositions en vigueur, des divers produits et revenus énoncés au tableau C, ci-annexé.

Art. 3. Toutes les contributions directes ou indirectes autres que celles qui sont autorisées par le présent arrêté, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se poursuivent sont formellement interdites, à peine contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs, et ceux qui en feraient les recouvrements, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition pendant trois années contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que pour exercer cette action devant les tribunaux, il fut besoin d'une autorisation préalable.

Art. 4. L'Ordonnateur ff. de Directeur de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera et déposé au contrôle colonial.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

TABLEAU C.

TARIF

des Taxes locales aux îles Saint-Pierre et Miquelon, pour 1868.

Contributions directes.

IMPÔT FONCIER.

(Décret du 7 novembre 1861. — Arrêté du 6 septembre 1862.)

5 p. 100 sur la valeur locative des maisons, avec terrains et dépendances.

5 p. 100 sur la valeur locative des grèves et autres établissements commerciaux.

2 p. 100 sur la valeur locative des propriétés rurales.

CONTRIBUTION DES PATENTES.

(Arrêté des 27 décembre 1847, 21 octobre 1859, 3 novembre 1860, 18 juillet 1863 et 12 novembre 1867.)

Tarif des maisons imposées à raison de l'importance de leurs affaires :

1 ^{re} classe. Commerçants faisant 300,000 fr. d'affaires et au-dessus.	600 f.
2 ^e classe. Commerçants faisant de 2 à 300,000 f.	400
3 ^e classe. id. id. 150 à 200,000 f.	300
4 ^e classe. id. id. 100 à 150,000 f.	200
5 ^e classe. id. id. 50 à 100,000 f.	150
6 ^e classe. id. id. 20 à 50,000 f.	100
7 ^e classe. id. id. moins de 20,000 f. et diverses industries.	50
8 ^e classe. Diverses professions.	25
9 ^e classe.	15
10 ^e classe.	10
Classe spéciale des goëlettes locales par tonneau de jauge.	60

FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS (1)

(ROMAN INÉDIT).

Fatigué par tant d'émotions pénibles, Karl à son tour passa dans sa chambre et se mit au lit. Au bout d'un moment ses idées déjà si confuses pendant le jour et si pesantes par leur persistance, commencèrent à devenir plus vagues sous l'influence du sommeil qui s'avavançait à grands pas.

Cependant Karl ne dormait pas encore, quand un bruit, celui de pas légers sur le tapis de sa chambre, vint attirer son attention. Il ne fit aucun mouvement, si ce n'est celui d'entr'ouvrir légèrement les paupières et il vit, à sa profonde stupéfaction, comme une espèce

de fantôme arrêté près de son lit et le contemplant fixement. La figure de cet être, dont il ne pouvait distinguer les vêtements qu'en partie, se trouvait dans l'ombre par suite de la position de la veilleuse. Malgré cette circonstance, Karl distinguait le feu de deux yeux ardents dirigés vers lui et, comme fasciné par un regard magnétique, il regardait sans faire un mouvement, sans penser même à en faire un. Au bout d'une demi-minute l'apparition placée au pied du lit s'avança sur le côté et alors Karl reconnut Madeleine dont le profil était, à ce moment, accusé par la lueur de la veilleuse. Il n'avait pas encore eu le temps de chercher à se rendre compte de sa présence dans sa chambre, du motif qui pouvait l'y amener, lorsque son attention fut attirée par un mouvement de Madeleine qui leva le bras droit au-dessus de la poitrine de Karl. Celui-ci suivit de l'œil le mouvement et vit que la main de Madeleine était armée d'un poignard, ou du moins d'une arme analogue, dont la lame polie brillait dans la demi-obscurité de l'appartement.

Karl comprit tout alors ; mais, chose étrange, loin de se sentir effrayé à l'aspect de la mort suspendue sur lui, un sentiment de bonheur indéfinissable envahit son être. C'est qu'une lueur soudaine s'était faite dans son esprit, c'est qu'à l'aspect de l'acte insensé de Madeleine, il l'avait reconnue pour sa mère, sa mère folle de désespoir en se voyant enlever son fils ! Il avait donc re-

trouvé enfin cette mère qu'il désirait, qu'il aimait tant ! Sa conviction était faite, le problème était résolu : il se sentait heureux et la pensée de recevoir la mort de la main de celle qui lui avait donné la vie n'avait rien qui l'effraya, ni qui diminua sa subite allégresse !

Pendant que nous racontons si lentement ces faits déroulés dans l'espace de quelques secondes, ces pensées, rapides comme l'éclair sillonnant le cerveau, mais que la plume paresseuse est obligée de suivre de loin, PEDE CLAUDE, d'autres faits s'étaient passés.

Au moment de frapper, Madeleine malgré la folie réelle qui jusqu'à présent avait soutenu son énergie fébrile, Madeleine avait senti faiblir sa résolution insensée. Une lueur de raison l'avait pénétrée à propos. Elle ramena lentement à elle ce bras qui avait été sur sur le point de commettre, sans en avoir conscience, le plus horrible des crimes.

Non ! non, murmura-t-elle, je ne puis ! je suis lâche. je suis faible, mais je suis sa mère ! Oui, oui, c'est une inspiration de l'enfer qui m'a conduite ici ! Ah ! qu'il vive ce fils bien aimé, qu'il vive et que moi je meure ! que votre volonté soit faite, ô mon Dieu !

Et Madeleine, chancelante, sortit de la chambre de Karl et eut juste la force de rentrer dans le salon et de se laisser tomber sur un fauteuil.

Madeleine avait à peine quitté son appartement que Karl sortant enfin de sa stupeur se souleva sur son lit

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 et 49 de la FEUILLE OFFICIELLE.



Patente de sècherie : 50 fr. par an , par chaque établissement de pêche recevant des navires métropolitains.

Contributions indirectes.

Droit spécial aux navires métropolitains : 25 centimes par tonneau de jauge ; 50 centimes pour les navires armés sans sècherie (arrêtés du 18 juillet 1863, du 31 décembre 1866).

Droit sur les marchandises étrangères (Arrêté des 27 décembre 1847, 14 août 1845 et 29 octobre 1864).

2 pour 0/10 pour les importations par navires étrangers de toute provenance ou par bâtiments français venant des pays étrangers hors d'Europe.

1 pour 0/10 pour les importations par bâtiments français venant des pays d'Europe ou des colonies françaises.

Impôt de consommation sur les alcools et boissons spiritueuses :

5 centimes par litre d'alcool, à 43° centigrade et proportionnellement jusqu'à 88°

10 centimes par litre à 89° et proportionnellement au-dessus.

Impôt de consommation sur les tabacs :

20 centimes par kilogramme.

10 francs par millier de cigares.

(Arrêté du 31 décembre 1866).

Taxes accessoires de navigation (Arrêtés des 9 décembre 1857; 27 décembre 1847; 26 janvier 1847 et 5 décembre 1859).

Droits d'ancrage, de tonnage, de feu, sanitaire :

Ces droits sont appliqués : à raison d'un tarif variable, à raison du tonnage des bâtiments.

Droits de francisation et de congé (arrêté du 17 juillet 1843).

Francisation simple ou exceptionnelle, 9 centimes par tonneau.

Congé annuel, 1 franc par congé.

Doits de jaugeage (arrêtés des 8 septembre 1843 et 4 mai 1844 (pour mémoire).

Ce droit est perçu au profit des officiers jaugeurs auxquels il est remboursé.

Droits de quai fixés suivant le tonnage des bâtiments (arrêté du 24 août 1864).

Licences de cabaretiers :

A Saint-Pierre. 600 francs.

A Miquelon. 160 francs.

(Arrêtés des 21 octobre 1859; 26 mars 1863; 31 décembre 1866 et 12 novembre 1867).

Droits sur les ventes publiques (arrêtés des 2 mai 1846 et 4 mars 1850).

Produit du greffe (arrêtés des 24 octobre 1844 et 4 mars 1850.

Produits divers.

Produit de la poste aux lettres (Arrêté du 16 avril 1854).

Produit des lavoirs publics (Arrêté du 5 février 1859).

Location du ponton de carénage (Arrêté du 18 mars 1852).

Location des propriétés domaniales.

Vente et cession de terrains domaniaux.

Produits des amendes et confiscations.

Transcriptions hypothécaires.

Taxe sur les voitures et charrettes (Arrêté du 24 août 1864).

Taxe sur les passeports.

Location des places sur le quai : 5 francs par place (Arrêté du 19 octobre 1866).

Produit des bains publics.

Produit de l'imprimerie.

Recettes diverses éventuelles.

Subvention portée au budget de la Métropole.

Les dispositions des décrets et ordonnances, règlements et arrêtés en vigueur dans la colonie sont maintenus en tout ce qui n'est pas contraire au présent tarif.

Saint-Pierre, le 12 décembre 1867.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

CIRCULAIRE

Le Ministre de la marine et des colonies aux Préfets maritimes ; Chefs de service de la marine et Commissaires de l'inscription maritime.

Envoi d'un programme pour l'examen de pratique des candidats aux brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage.

(Du 12 octobre 1867.)

(Suite).

Changements d'amures.

Virer vent devant : étant sous toutes voiles du plus près, avec belle brise ; le bâtiment tenant difficilement le vent ; étant dans l'obligation de virer vent devant, ne pouvant virer vent arrière.

Que faire quand on manque à virer ?

Circonstances dans lesquelles on vire lof pour lof.

Virer lof pour lof : avec du vent ; avec petite brise.

Ayant manqué à virer vent devant, près de terre, ou se trouvant inopinément en face d'un danger, qu'elle est la manœuvre à exécuter : soit qu'il y ait urgence ou non à faire euler le bâtiment très-promptement ?

Qu'appelle-t-on faire chapelle ?

Eviter de faire chapelle. Manœuvrer, ayant fait chapelle pour reprendre les même amures.

Qu'entend-on par empanner ?

Prendre des ris

Prendre un ou plusieurs ris dans les huniers : étant au plus près ; large ou vent arrière.

Différents systèmes pour prendre des ris dans les huniers. Avantages et inconvénients de chacun d'eux.

Ris Belléguic, Cuninghan, diminué-voiles Rrouard, ris américains ou doubles vergues.

Prendre des ris dans les basses voiles et voiles goëlettes.

Des grains.

Manœuvrer à l'approche d'un grain. Se disposer à recevoir un grain : étant sous toutes voiles du plus près ; étant sous toutes voiles du large.

Certains bâtiments ne doivent-ils pas lofer dans les grains ?

Bâtiments surpris par un grain qu'il a mal apprécié.

Manœuvre à l'approche d'un tourbillon ou d'une trombe.

Manœuvre des voiles (mauvais temps).

Etablir ou serrer un perroquet.

Passer des fausses cargues en étrangleirs sur un hunier ou une basse voile. Haler bas un foc. Carguer une voile établie sur une corne.

Précautions à prendre dans le gréement et à l'intérieur du navire, à l'approche du mauvais temps.

Capes. — Fuir le temps.

Les diverses capes.

Changements d'amures : étant en cape courante ; étant en cape sous le grand hunier.

Bâtiment ne pouvant plus tenir en cape.

Ancre flottante ; son but ; ses divers emplois.

Redresser un navire engagé : à la mer ; sur des fonds où il y a possibilité de mouiller.

Moyen auxquels il faut enfin recourir, lorsque le navire engagé ne se redresse pas, Fuir devant le temps. Usage d'un câble filé par derrière.

Remorques.

Donner la remorque à un autre bâtiment à voiles.

Manœuvres du remorqueur et du remorqué, dans les différentes circonstances de la navigation.

Attérissage.

Comment doit-on attérir ?

But de la sonde. Sonder par des fonds inférieurs à 100 mètres, sans changer la direction de la route. Sonder par de petit fonds. Sonder par de grands fonds.

Système uniforme de coloration des bouées et balises des côtes de France et d'Angleterre. Signaux de marée.

Mouillages.

Dispositions pour le mouillage. Manières ordinaires de venir au mouillage.

Mouiller avec du courant.

Mouiller avec du mauvais temps.

Affourcher un bâtiment déjà mouillé.

Affourcher à la voile.

Compas.

Usage du compas de route pour mouiller

et voulut l'appeler ; mais il ne la vit plus et la crainte d'éveiller l'attention de la comtesse par l'éclat de sa voix, l'empêcha d'exécuter son projet. Sans perdre une seconde il descendit de son lit, s'habilla en toute hâte, et courut vers le salon dans lequel sa chambre à coucher ouvrait. A la lueur incertaine de tisons enflammés qui brûlaient encore dans la cheminée, Karl aperçut Madeleine et s'approcha d'elle.

Au même instant la comtesse apparut sur le seuil de sa chambre. Elle ne s'était point encore couchée et s'occupait lentement des préparatifs de sa toilette de nuit, sous l'empire de préoccupations puissantes faciles à deviner, lorsqu'elle avait cru entendre quelque bruit dans le salon. Inquiète, mais non effrayée de ces sons inaccoutumés et supposant, du reste, que quelque accident peu grave avait pu survenir du côté de Karl, elle s'était décidée à s'assurer par elle-même de ce qui se passait.

Elle s'arrêta au moment d'entrer dans le salon, stupéfaite en voyant Karl qui se dirigeait vers Madeleine. S'apercevant alors que ni l'un ni l'autre n'avait remarqué sa présence et désireuse d'éclaircir des soupçons qui soudain envahirent son esprit, elle resta immobile sur le seuil de sa porte, protégée par une obscurité suffisante.

Madeleine se tenait immobile dans le fauteuil où elle était tombée. La fixité et l'égarément de ses yeux indi-

quaient trop clairement l'état de son esprit : sa folie intermittente l'avait reprise. Elle serrait dans sa main crispée l'arme dont une leur passagère de raison l'avait empêchée de se servir.

Arrivé près de Madeleine, Karl s'agenouilla devant elle, prit dans ses mains une de ses mains glacées et lui dit :

— Madeleine, écoutez-moi, je suis votre fils. Jusqu'à présent j'avais hésité, douté. Aujourd'hui je n'hésite plus, je ne doute plus : Vous êtes ma mère !... Je suis Jean, votre fils si longtemps regretté... Eh bien ! vous ne me répondez pas ? ajouta Karl après un moment de silence.

Le silence continuant, Karl ne put concevoir de plus longs doutes sur l'état mental de la malheureuse Madeleine. Des larmes amères s'échappèrent des yeux de l'infortuné jeune homme, en pensant qu'au moment où il pressait enfin dans ses bras cette mère adorée, il n'y trouvait plus qu'un être privé de sa raison, incapable de répondre à ses caresses filiales. C'était une pensée décourageante.

Mais l'espoir vint se glisser de nouveau dans son cœur, sous l'empire d'une réflexion consolante. Madeleine était-elle bien folle ou seulement anéantie par la douleur ? Ce problème à résoudre laissait ouverte la porte de l'espérance. Puis la folie, s'il y avait folie réelle, était toute récente. Elle ne paraissait pas dans

tous les cas, bien solidement établie car, quelques instants avant, c'était évidemment un éclair de raison qui avait traversé l'esprit de Madeleine et l'avait fait renoncer à son projet homicide. La guérison, dès lors, semblait possible, probable même, et Jean, car nous devons désormais lui donner son nom véritable, plein de confiance dans le succès et sentant bien que ses paroles et ses caresses seraient le meilleur médecin, se mit à les prodiguer à la pauvre Madeleine.

Oh ! nous n'essayerons pas de décrire froidement ces tentatives d'un fils cherchant à rendre la raison à sa mère. Prières touchantes, soins délicats, habileté sublime inspirée par un cœur qui s'ignorait lui-même jusqu'alors, Jean prodigua tout pendant un long, un bien long quart d'heure. Ne sachant pas que la comtesse assistait, invisible, à cette scène, il adouciait autant que possible le son de sa voix.

Jusqu'à présent, néanmoins, il n'avait rien obtenu et Madeleine, se renfermant dans son mutisme, l'écoutait sans l'entendre, le regardait sans le voir. Tout à coup une pensée subite et féconde traversa l'esprit de Jean. Il allait faire une nouvelle tentative et quelque chose lui disait qu'elle serait décisive, ou, si elle échouait, qu'il devrait perdre tout espoir.

(La suite au prochain n°)

suivant deux relèvements donnés.

Usage du compas dans l'appréciation des vitesses relatives de deux navires en vue; dans la route à suivre pour joindre au plus vite un autre navire.

Connaître les déviations du compas, étant en vue de trois points connus; étant sur un alignement.

Avaries.

Avaries dans le gouvernail.

Avaries: dans la barre du gouvernail; dans la drosse; dans la roue. Causes de perte du gouvernail.

Moyens provisoires à employer pour gouverner. Prendre le gouvernail à bord. Mettre en place un gouvernail de rechange ou un gouvernail réparé. Gouvernail de fortune les plus usités.

Avaries dans les manœuvres courantes.

Avaries: dans les bras sous le vent; dans les bras du vent; dans les boulines et branches de boulinés; dans les amures et écoutes dans les itagues, drises et palanquins de huniers, etc.

Avaries dans les manœuvres dormantes.

Avaries: dans les haubans; dans les galhaubans et étaits; dans les sous-barbes.

Avaries: dans les drosses d'une basse vergue; dans le racage d'une vergue de hune.

Se rendre maître d'une vergue de hune amenée sur le chouque, sa voile serrée, dont les bras du vent et le racage cassent à la fois.

Avaries dans la voilure.

Réparer les avaries dans les voiles.

Prendre les dimensions nécessaires pour couper une voile carrée, un foc, une brigantine.

Changer, à la mer, un hunier; une basse-voile; un foc.

Avaries dans les vergues.

Vergue de hune craquée, cassée. La changer à la mer. Réparer une avarie dans une lasse vergue.

Avaries dans les mâts.

Changer un mât de hune à la mer.

Consolider un bat mât craqué: au capelage Mât de fortune.

Se servir des bas mâts cassés au ras du pont.

Voies d'eau.

Causes susceptibles de produire une voie d'eau.

Moyen de reconnaître qu'elle est, à peu près, la situation d'une voie d'eau. Moyen de l'aveugler. Navire délié. Moyens de soulager le navire. Cas extrême; abandon, responsabilité du capitaine.

Installations et armement des embarcations pour pouvoir tenir la mer.

Construction d'un radeau; précautions à prendre pour le mettre à la mer.

Abattre en carène: sur un ponton destitué *ad hoc*; avec ses propres moyens.

Echouage. — Naufrage. — Incendie.

Circonstances les plus ordinaires d'un naufrage.

Déchouer un navire, dans la généralité des cas lorsque l'échouage a lieu sur un fond dur.

Navire échoué pendant le jusant; le béquiller.

Partis à prendre, étant affalé sur une côte. Navigation dans les glaces; navire enclavé.

Faire côte. Sauver l'équipage et la cargaison. Établissement d'un va-et-vient.

Haler à sec un navire échoué.

Prescriptions générales en cas d'incendie.

Manœuvres particulières aux bâtiments à vapeur.

Considérations générales

sur la manœuvre des bâtiments à vapeur.

Différences principales, au point de vue

de la manœuvre, entre les navires à voiles et les bâtiments à vapeur. Influence des propulseurs sur le gouvernail, en allant de l'avant ou en culant. Influence des propulseurs sur le loch. Avantage et inconvénient de chacun des propulseurs.

Appareillage-Manœuvres sous vapeur.

Dispositions générales pour l'appareillage. Allumage des feux. Manière d'utiliser la machine pour virer et déraper. Appareillage dans un port. Appareillage sur une rade: de calme; étant obligé de venir sur un bord immédiatement. Appareillage sur une rade avec de la brise. Tourner aussi court que possible étant en marche.

Faire culer un vapeur en ligne droite: avec calme; avec vent debout; avec un vent quelconque.

Virer de bord vent de vent, avec voiles et vapeur. Virer de bord lof pour lof, avec voiles et vapeur.

Faire le tour dans le plus petit espace possible sous vapeur, avec ou sans voiles.

Tenir la panne sous vapeur: avec vent debout; avec le vent dans une direction quelconque.

Sonder avec un bâtiment à vapeur.

Manœuvrer, lorsqu'un homme tombe à la mer.

Emploi des deux moteurs dans le cour ordinaire d'une traversée, suivant les modes de propulsion et la puissance de l'appareil. Usage de la détente.

Examen particulier du cas où le vent est contraire. Tenir la cape avec un bâtiment à vapeur. Fuir devant le temps.

Manière dont on doit employer le combustible pour effectuer une longue traversée.

Démontage des aubes et de l'hélice.

Affoler roues et hélice.

Mettre en marche avec une machine.

(La suite au prochain numéro).

PARTIE NON OFFICIELLE

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 23 décembre, à 7 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis, du 6 décembre 1867.

Cette goëlette repartira pour Halifax, avec la correspondance de la colonie, pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le mardi 7 janvier 1867.

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

FAITS DIVERS.

On lit dans le *Moniteur de la Flotte*:

Nous avons assisté il y a quelques jours à une expérience d'un intérêt tel que nous croyons devoir la communiquer à nos lecteurs. Sa réussite sur une grande échelle permettrait de ravir à la mer une partie de ce qu'elle engloutit chaque année, puisque l'emplacement des navires qui sombrent reste connu en donnant l'accessibilité à un engin qui pourrait les soulever, et que cet engin seul a manqué jusqu'à ce jour.

Le comte A. Dillon, lieutenant au 4^e cuirassiers, a cherché la solution de ce problème, et voici comment il la donne:

Il a construit un appareil qui flotte, plonge et redevient flottant à volonté. Cet appa-

reil se compose de deux pontons ou armatures en bois de même taille; ces deux pontons sont remorqués sur le lieu du sinistre. Ils sont assemblés à l'arrière par des chaînes qui forment la charnière autour de laquelle peuvent tourner les pontons pour former l'angle ouvert des machines dans lesquelles on se propose de saisir le navire échoué. Un câble, dont l'une des extrémités aboutit à une ancre établie à l'arrière de navire, passe dans le sommet de cet angle, et, pendant l'immersion, sert de directrice à l'appareil pour l'amener au point du fond qu'on désire.

Le navire à sauver est alors compris dans l'angle ouvert formé par les deux pontons.

On referme cet angle, sans grand effort, au moyen de deux palans.

Pour chacun de ces palans, le point fixe est sur le navire échoué; la résistance étant l'une des mâchoires à fermer, le point d'application de la force doit être sur le remorqueur chargé de ramener au port le navire immergé.

Voyons donc comment l'appareil peut à volonté flotter, plonger et revenir à la surface.

Chaque ponton porte en ses flancs un cylindre de tôle qui, par sa construction, répond à la théorie suivante:

Soit un cylindre de tôle d'une épaisseur métallique aussi minime que l'on voudra.

Supposons-lui pour bases deux pistons parfaitement étanches et plaçons-le sur l'eau pour le faire descendre à telle profondeur que l'on voudra, soit 50 mètres par exemple.

Dès l'abord, le cylindre, déplaçant un volume d'eau d'un poids beaucoup plus grand que le sien flotte et fait flotter avec lui le ponton qui l'enveloppe.

Supposons-nous rendus sur le lieu de l'opération et analysons les conditions de pression dans lesquelles se trouve ce cylindre. Ayant été construit dans l'air, il contient de l'air dont la force élastique est la pression atmosphérique.

La face extérieure de chaque piston supporte cette pression, plus celle d'une colonne d'eau.

Les deux pistons, étant plus pressés à l'extérieure, vont se rapprocher dans le corps du cylindre en diminuant le volume de l'eau déplacée.

Aussi, plus le cylindre s'immerge, plus il acquiert de force descendante, puisque les pistons se rapprochent davantage.

Supposons-le atteignant le sol à 50 mètres sous l'eau. La pression extérieure est six atmosphères. les pistons se rapprochent forcément jusqu'à ce que la tension de l'air qu'ils compriment soit égale à cet pression, et, dans toutes ces parties, le cylindre est en équilibre de pression.

Sa résistance métallique importe donc peu pour le ramener à la surface. Supposons qu'à ce cylindre adhère un récipient qui soit trois cents fois plus petit que lui.

Dans ce récipient se trouvent mises en présence, au moment où on le veut, grâce à un mécanisme aussi simple qu'ingénieux, de petites quantités relatives de bicarbonate de soude, d'acide sulfurique et d'eau.

(Le rapport en volume des réactifs employés à celui du gaz qu'ils produisent est environ un trois centième.)

Il en résulte alors un dégagement de gaz acide carbonique qui, arrivant entre les deux pistons, les repousse peu à peu, augmentant le volume de l'eau déplacée et déterminant l'ascension du cylindre qui ramène avec lui les corps qui lui ont été attachés sous l'eau.

A mesure, que le cylindre remonte, la pression extérieure qu'il supporte diminuant, une soupape de sûreté permet au gaz en excès de s'échapper pour que l'appareil soit toujours en équilibre de pression.

En somme, l'appareil de sauvetage dont on



se sert consiste dans l'application sur les flancs du navire échoué d'une ceinture de sauvetage remplissant les conditions suivantes :

1° Ayant un poids constant et un volume variable elle s'immerge à telle profondeur qu'on veut sans souffrir des pressions extérieures.

2° Elle emporte à l'état latent la force dont elle a besoin sous l'eau pour reprendre son maximum de volume et ramener avec elle les corps qu'elle enlace ;

3° Les surfaces d'application qu'elle donne à la poussée étant considérables, le navire, si mauvais qu'il soit, ne souffre point du sauvetage ;

4° Enfin, le navire est ramené à flottaison, portant sa mâture et prêt à être remorqué au chantier le plus voisin.

Tel est le résumé des moyens qu'emploie le comte Dilton. Nous supprimons bien des détails pratiques ; mais, nous le répétons, l'expérience à laquelle nous avons assisté nous a paru trop concluante pour ne pas lui donner la publicité qu'elle nous paraît mériter.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

18 décembre. -- Garat (Pierre).

DÉCÈS.

20 décembre. -- Rainfroy (Constantin-Emile), 2 ans.

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

MER DU NORD.

(Côte Sud et Ouest de Norvège).

Feu fixe à Hatholmen.

Ce feu a été allumé le 20 octobre 1867 ; il est fixe blanc, élevé de 18^m3 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 10 à 12 milles, depuis le N. 40° O. jusqu'au Sud (à l'Est de Springen), par l'Est et le Nord.

L'appareil d'éclairage est du quatrième ordre.

INSTRUCTIONS. — Ce feu a pour but de guider vers le port du banc de Risoer. Quand on a passé le feu de Ryvingen, on se maintient dans la partie éclairée du feu de Hatholmen en gouvernant dessus ; on en passe à petite distance dans l'Est, entre l'îlot Hatholmen et le Bjorneskjær, qui est à 1 câble 1/4 à l'Est, puis on vient au N. O. vers le mouillage. Il y a une balise à sommet blanc, élevée de 4^m5 sur Bjorneskjær.

Feu fixe à éclats sur Ohna.

Ce feu a été allumé le 20 octobre 1867.

Il est fixe blanc avec un éclat rouge chaque trente secondes ; il est élevé de 40^m8 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 18 à 20 milles sur tout l'horizon. Il sera allumé depuis le 1^{er} août jusqu'au 15 mai.

L'appareil d'éclairage est du second ordre.

La tour est en fer, peinte en rouge, élevée de 10^m6 et placée sur le Ohna Kalf.

Les relèvements sont vrais. Variation : 17° N. O. en 1867.

Voyez la série A, n° 430a, 473a, 473b, 489a, 440a, 478a ; les cartes françaises n° 1967, 2303, 2305, et anglaises n° 2305, 2306, 2310, 2260, 2327 et 2330.

MER MÉDITERRANÉE.

Banc de Yeni-Shehr (Archipel).

Le banc de Yeni-Shehr, situé à l'entrée

Ouest des Dardanelles, a été exploré récemment par le navire de guerre français *Prométhée*. Ce banc est exactement porté sur nos cartes, et l'alignement donné sur la carte n° 1490 et dans les instructions, soit la porte du fort qui est dans l'intérieur au-dessus du château d'Europe par l'angle extérieur de la tour Ouest de ce château, fait passer sur des fonds de 25, 27 et 32 mètres et parer tous les hauts-fonds de la côte. Le *Della*, dont nous avons signalé l'échouage dans l'Annonce n° 17, 1^{er} juin 1866, avait donc touché sur l'accro du banc de Yeni-Shehr de la carte ; car dans la position où il était sur laquelle l'embarcation du *Prométhée* a pu se placer au moyen des relèvements pris par le *Delta* pendant l'échouage, on relevait le centre des fortresses l'une par l'autre.

INSTRUCTIONS. — Pour parer le banc de Yeni-Shehr et tous les hauts-fonds de la côte d'Asie, lorsqu'on fait route pour les Dardanelles, il faut :

De nuit, après avoir doublé le feu de Gardaro, gouverner sur le feu du cap Helles.

De jour, Gouverner sur la pointe d'Europe en tenant toujours la porte (très-visible) du fort de l'intérieur par la tour Ouest du château d'Europe.

Voyez les cartes n° 1477 et 1490, et l'instruction n° 190, page 17.

Mouvements du Port

ARRIVAGES.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains :

18 décembre. -- Goëlette *Surprise*, capitaine Paumier, venant de Sydney, chargée de charbon.

Goëlettes locales :

19 décembre. — Goëlette *Merle*, patron Coste, venant de Sydney, chargée de charbon.

23 décembre. — Goëlette postale *Stella-Maris*, patron Gautier, venant de Sydney, chargée de diverses marchandises.

Passagers : M. Mac Kay (Georges), anglais.

Navires étrangers :

17 décembre. — Goëlette *Alma*, capitaine Mac Donald, venant de New-York, chargée de diverses marchandises ; — Vapeur *Ariel*, capitaine Eguen, venant du havre Breton, sur lest.

18 décembre. -- Goëlette *Dominion*, capitaine Chaboy, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de pommes de terre ; — *Fronck*, capitaine Galand venant de l'île du Prince-Edouard chargée de pommes de terre.

19 décembre. -- Goëlette *Lilae*, capitaine Bauffaut, venant de Saint-Jean, sur lest.

23 décembre. -- *Lily of The*, capitaine Forcey, venant de Saint-Jean, sur lest.

DÉPARTS.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains partis pour diverses destinations

23 décembre. -- Trois-mâts *Victor-et-Eugène*, capitaine Aubert, allant à la Martinique.

26 décembre. — Goëlette *Alma*, capitaine Liétout, allant à la Martinique.

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 po-

sition 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.

M. Hamel, directeur de la Société d'Assurances mutuelles maritimes entre les armateurs de Saint-Pierre, pour la pêche de la morue, prévient MM. les intéressés à cette Association que la liste de ceux qui veulent en faire partie sera close prochainement.

En conséquence, il invite MM. les armateurs à lui faire connaître sans retard leurs intentions à cet égard.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

TABLEAU POSTAL

POUR 1868. — PRIX : 50 c.

LA FEUILLE OFFICIELLE

Paraissant tous les Jeudis.

PRIX : 50 CENTIMES.

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

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.