

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 16.

JEUDI 16 AVRIL 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE

Par décision impériale du 16 février 1868, ont été nommés :

M. Tournier dit Caillaud, lieutenant de vaisseau, au commandement de l'avis à aubes l'*Estafette*.

M. Gourdan (Jules), lieutenant de vaisseau, au commandement de la goélette à voiles la *Belette*.

ARRÊTÉ ouvrant à l'Ordonnateur un crédit supplémentaire au compte du chapitre 2, du budget du service local, exercice 1867.

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'article 45 du décret du 26 septembre 1855 sur le régime financier des colonies ;

Vu le budget de l'exercice 1867 ;

Vu les droits constatés de cet exercice ;

Vu la nécessité où s'est trouvée l'administration d'engager des dépenses au delà des crédits ouverts ;

Attendu que les recettes réalisées permettent de faire face à ces dépenses avec les ressources ordinaires ;

Qu'il est dès lors utile pour y satisfaire d'ouvrir de nouveaux crédits ;

Sur le rapport de l'Ordonnateur,
Le Conseil d'administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Un crédit supplémentaire de la

somme de trente-cinq mille francs, est ouvert à l'Ordonnateur, au compte du chapitre 2 du budget local, exercice 1867.

Il sera pourvu à la réalisation de ce crédit sur les voies et moyens de l'exercice.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera, notifié au Trésorier-Payeur et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

ARRÊTÉ réglementant la bibliothèque publique à Saint-Pierre

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'article 44 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844 ;

Considérant qu'il y a lieu de réglementer la Bibliothèque que nous avons fait former à Saint-Pierre dans le but de la mettre à la disposition du public ;

Sur le rapport de l'Ordonnateur,

Le conseil d'administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Une Bibliothèque publique est fondée à Saint-Pierre.

Art. 2. Un employé de l'administration remplira les fonctions de Bibliothécaire, et recevra, à raison de la responsabilité qui lui incombera, une indemnité annuelle de trois cents francs.

Le Bibliothécaire est responsable des livres dont il ne pourrait pas justifier l'absence.

Art. 3. Une somme de cinq cents francs sera annuellement portée au Budget local pour frais de gardiennage et autres frais de la Bibliothèque.

Art. 4. La commission d'instruction publique est chargée de déterminer l'emploi des fonds qui seront annuellement consacrés aux achats des livres et à leur entretien, de diriger et de surveiller l'exacte et bonne tenue des catalogues ; de l'établissement d'un règlement qui sera soumis à notre approbation, de présider, en un mot à tout ce qui concerne la Bibliothèque, et de proposer au Gouvernement toute mesure qu'elle croirait utile au développement et à la bonne administration de cet établissement.

Le Bibliothécaire servira de secrétaire à la commission.

Art. 5. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

FEUILLETON.

DEUX AMOURS MATERNELS ⁽¹⁾

(ROMAN INÉDIT).

Le docteur avait été mis par Joseph au courant des derniers événements qui étaient survenus à Eglemont et avaient si grandement contribué à miner la santé déjà chancelante de la comtesse. Néanmoins il se garda bien de répondre franchement, comme celle-ci le lui demandait, et cela pour deux raisons, dont la moins bonne était encore excellente.

D'une part, sans oser s'en flatter trop, il ne désespérait pas encore de la vie de la comtesse ; d'autre part il savait, par une longue expérience, qu'une sentence de mort est toujours chose infiniment grave et qu'il y

en a bien peu (s'il y en a) d'assez résignés pour l'entendre de sang-froid.

— Madame répondit-il, vous êtes assez sérieusement malade, mais je ne crois pas que vous le soyez dangereusement ; vous m'avez demandé la vérité, je vous la dis. Vous connaissez mieux que moi la cause de votre mal. Il faut surmonter cette tristesse opiniâtre qui vous a mise dans l'état où vous êtes. Il faut changer d'air, il faut voyager...

— Ah ! docteur, ne me dites pas cela, interrompit la comtesse ; c'est inutile, n'insistez pas : il y a vingt ans et plus que je n'ai franchi les limites de la commune d'Eglemont ; je n'en sortirai jamais !

— Eh bien ! Madame, comme il vous plaira, dit le docteur en souriant ; mais, au moins, parcourez un peu votre prison. Vous avez une voiture, la commune possède quelques routes carrossables. Promenez-vous le plus souvent possible et, si cela ne remplace pas tout à fait pour vous un voyage véritable, du moins je suis convaincu que cela vous fera quelque bien.

Le docteur insista et la comtesse, malgré sa répugnance, promit de faire quelques sorties en voiture.

Lorsque, le lendemain, profitant d'un de ces radieux jours d'hiver que le climat si variable de l'Europe tempérée offre parfois à ses habitants, comme l'avant-goût d'un printemps lointain et parfois chimérique, la comtesse fit donner l'ordre par Joseph à son cocher-con-

cierge d'atteler les chevaux à la voiture, grande fut la stupéfaction et, tranchons le mot, l'embarras de ce dernier à la réception de cet ordre inattendu. Il y avait en effet des années que la voiture n'était sortie de sa remise. Aussi le vieux cocher mit-il une bonne heure à faire ses préparatifs et il était près de trois heures du fantôme lorsque Joseph avertit la comtesse que sa voiture l'attendait. La comtesse s'y installa avec peine, aidée par Joseph dont le bras, affaibli par l'âge, tremblait sous son fardeau léger.

Arrivé au bout de l'avenue le cocher, chargé de la direction de la promenade prit à droite un chemin en bon état qui commençait près de la rivière, traversait Eglemont et remontant le coteau en pente douce, croisait sur la hauteur une route départementale. Cette route formait à peu près l'angle droit avec le chemin qu'avait pris le cocher, et plus loin elle était croisée à son tour par la route royale de Nancy à Paris qui, en passant près de la rivière et du bourg d'Eglemont, rencontrait le commencement du premier chemin dont nous avons parlé, lequel chemin servait de rue principale au village : en un mot les trois routes formaient un triangle dont la route royale était la base, et la comtesse, après ce circuit accompli, devait revenir par le côté du premier chemin se trouvant à gauche de l'avenue du château, en traversant le bourg dans toute sa longueur.

Pendant que la voiture montait avec une majestueuse

(1) Voir les n. 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 (année 1867), 1, 3 et 15 (année 1868), de la FEUILLE OFFICIELLE.

ARRÊTÉ accordant un acte de francisation pure et simple à la goëlette Auguste-Charles-et-Marie.

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'arrêté du 17 juillet 1843 réglant les concessions d'actes de francisation à des bâtiments de construction française dans la colonie ;

Vu la demande du sieur Girardin (Auguste), tendant à obtenir un acte de francisation pure et simple pour la goëlette de construction française du nom de *Auguste-Charles-et-Marie* dont il est le propriétaire ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur, Le Conseil d'administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Il sera délivré un acte de francisation pure et simple à la goëlette française du nom de *Auguste-Charles-et-Marie*, jaugeant 56 tonneaux 64/00 pour faire le cabotage et la pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Ce bâtiment sera inscrit sur la matricule des bâtiments attachés à la colonie.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera, inséré à la *Feuille* et au *Bulletin officiels* de la colonie et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 2 avril 1868.

V. CREN.

Par Commandant :

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

Par décision du Commandant en date du 2 avril 1868, M. Verron (Gaston), commis de la marine, a été nommé bibliothécaire de la Bibliothèque publique de la ville de Saint-Pierre.

Par ordre de l'Ordonnateur en date du 11 avril 1868, M. l'aide-commissaire Laboye, a été chargé du détail de l'inscription maritime, cumulativement avec celui des Approvisionnements dont il a déjà la direction, en remplacement de M. le commis de marine Deshoulières, destiné à continuer ses services dans le même détail.

ENQUÊTE DE COMMODO ET INCOMMODO.

Une enquête est ouverte au sujet de travaux projetés dans le but de mettre l'étang Boulo en communication avec le Barachois, de manière à permettre aux embarcations et

goëlettes l'accès de cet étang.

Un registre est ouvert au secrétariat de l'Ordonnateur pour recevoir les observations ou les vœux que toute personne aurait à présenter ou à exprimer au sujet de ce projet.

L'enquête ouverte ce jour sera close le 18 courant.

Saint-Pierre, le 9 avril 1868.

ÉTAT de la quantité de Morue exportée de Saint-Pierre, du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1868.

DOUANES.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois de mars	ANTÉRIEUREMENT.	TOTAL au 1 ^{er} avril 1868.	PENDANT la période corresp. de 1867.	AUGMENTATION en 1868.	DIMINUTION en 1868.
Morue sèche.	334,632k.	1,129,645k.	1,464,277k.	974,250k.	490,027k.	"

Le préposé des Douanes,
J. LARUE.

Vu : L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Halifax, avec la correspondance de la colonie, pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le 16 avril, à 2 heures du matin.

PARTIE NON OFFICIELLE

Il a été versé le 15 avril, à la Trésorerie de Saint-Pierre, une somme de 5 fr. 40 c., à titre de restitution anonyme à l'État.

Compagnie des Pêcheries du Nord. — On parle beaucoup à Granville en ce moment d'une grande Société d'armements pour les pêches maritimes, en faveur de laquelle on

vient de répandre dans notre ville de beaux prospectus où l'on remarque désigné, comme un des directeurs, un ancien armateur de Granville. Inutile de nous étendre ici sur cette importante entreprise en voie de constitution au capital de 3 millions, divisés en 600,000 actions de 500 fr., entreprise dont la réussite, naturellement, ne pourrait que faire du bien au pays : nous laissons parler à ce sujet le *Siècle*, de lundi 17 février ; voici ce qu'il en dit :

« Il se fonde en ce moment une société anonyme qui est appelée à rendre de grands services à nos industries maritimes.

Préoccupée de l'état de stationnement dans lequel se trouve notre marine marchande la compagnie des Pêcheries du nord s'est donné pour mission l'extension de la pêche de la morue, si importante déjà et si fructueuse pour notre pays.

Elle s'occupe encore sur une grande échelle du commerce de la roque (appât pour la pêche de la sardine), jusqu'à ce moment exploité exclusivement par les armateurs de la Norvège, qui en retirent un produit considérable et font payer à nos pêcheurs de Bretagne et de Vendée un tribut des plus onéreux.

La Compagnie des Pêcheries du nord a également pour but le transport des sels français aux grands établissements de pêche de Terre-Neuve, de Saint-Pierre et Miquelon et de la Norvège ; la préparation et la vente des huiles de poisson pour la médecine et la corroierie, enfin la fabrication et l'importation du guano de poisson, engrais aussi riche et moins cher que le guano du Pérou, suivant le rapport des chimistes les plus estimés.

Avec de tels éléments, il n'est pas douteux que la compagnie des Pêcheries du nord ne soit appelée à de légitimes succès, digne récompense des services réels quelle aura rendus à notre commerce maritime et à l'agriculture. » (*Journal de Granville*)

On lit dans le *Journal des Télégraphes* :

On sait qu'il existait sur les côtes de notre littoral un petit nombre de télégraphes appelés *sémaphores*, destinés à faire connaître à l'autorité maritime l'arrivée et les manœuvres des bâtiments venant du large, naviguant et croisant à la vue des côtes et devant les ports. Ces *sémaphores*, dont le fonctionnement était soumis à toutes les lenteurs et à toutes les imperfections de nos anciens télégraphes aériens, ne pouvaient avoir, par conséquent, qu'une action bien restreinte. Insuffisants pour la sûreté de nos côtes, ils étaient à peu près sans utilité pour la navigation. A cet état de choses a succédé, grâce

lenteur la pente agreste et boisée du coteau, la comtesse, dans le but louable d'exécuter les prescriptions du docteur, dirigeait ses regards à droite et à gauche, afin de chercher quelques distractions dans l'observation des objets avoisinants. L'aspect désolé des bois à cette époque de l'année, les squelettes des arbres aux formes souvent bizarres, ce silence lugubre de la nature sous lequel il faut l'expérience des années pour pressentir une vie future, tout cela, certes, n'était pas fait pour arracher la comtesse à ses tristes pensées.

Elle trouva, il faut en convenir, des charmes réels à ce morne spectacle : il s'harmonisait trop bien avec l'état de son âme. Mais, hélas ! ce n'était pas là l'effet que le docteur espérait obtenir des promenades qu'il imposait à sa malade.

Arrivé sur la hauteur et après s'être engagé dans la seconde route dont nous avons parlé, le cocher fonetta ses chevaux qui se mirent à un trot raisonnable. Bientôt cette route et la suivante, la grand'route, furent franchies, et, reprenant la première, celle qui traversait Eglemont, le cocher ralentit l'allure de son attelage qui reprit le pas avec beaucoup de docilité.

La comtesse continuait à regarder à droite et à gauche, souvent sans rien voir, absorbée qu'elle était par les désolantes pensées présentes à son esprit. En regardant ainsi, elle aperçut de loin une modeste demeure, la première du bourg de ce côté. La comtesse ignorait à

qui elle appartenait et ce fut machinalement qu'elle y porta ses regards, comme elle le faisait pour tout le reste. Bientôt elle distingua un ouvrier menuisier qui avait, sans doute sur la foi du beau temps, sorti son établi, et qui travaillait en plein air.

Malame d'Hauteville soit pressentiment, soit par l'effet d'une de ces attractions irraisonnées et mystérieuses dont il serait peu sage pourtant de nier l'existence, ne pouvait détacher ses regards de cet ouvrier, à elle inconnu sans doute, se disait-elle intérieurement. Mais la voiture se rapprochait et des détails jusqu'alors cachés apparaissaient. Bref, quelques secondes plus tard la comtesse, en reconnaissant le comte d'Hauteville dans l'ouvrier qu'elle contemplait, se sentit frappée au cœur par une secousse violente et instantanée. Elle rougit et pâlit tour à tour. Chose étrange elle ne pouvait parvenir à détacher ses regards de ce spectacle si cruel pour elle.

Nous ne chercherons pas ici à reproduire le sens des pensées pénibles et douloureuses qui l'assaillirent soudain. Constatons cependant que si son orgueil aristocratique subit une grave atteinte en cette circonstance, sa tendresse maternelle n'en fut pas moins profondément affectée. La comtesse, on se le rappelle, continuait à considérer Karl comme son fils et, en songeant à sa lutte actuelle avec la pauvreté, ce qui lui semblait le comble des maux, à elle élevée dans le luxe et l'abon-

dance de toutes choses, son âme souffrait de la détresse dans laquelle il lui paraissait qu'il était plongé.

Madeleine, après avoir terminé son travail intérieur était venue, comme d'habitude, s'asseoir près de l'établi de son fils. C'est là qu'un ouvrage de couture à la main, elle passait des heures délicieuses pour son cœur maternel. Son attention fut soudain éveillée par le bruit inaccoutumée d'une voiture et, en levant les yeux, elle se trouva tout à coup en face de la comtesse. Son émotion, on le comprend, ne fut pas moins grande que celle éprouvée par cette dernière. Son premier mouvement fut de baisser la tête ; mais elle la releva aussitôt, pour ainsi dire malgré elle, et, en contemplant le visage de la comtesse qui fixait Jean et paraissait ne pas l'avoir remarquée, Madeleine se convainquit de suite de l'état fâcheux de santé dans lequel elle était tombée. Elle ne put se faire d'illusions sur la cause de cette maladie qu'elle avait jusqu'alors ignorée, car par suite d'une véritable convention tacite, jamais elle n'avait posé à Joseph une question ayant trait à sa maîtresse et celui-ci avait imité cette réserve.

Madeleine fut vivement frappée par ce qu'elle avait vu, parceque cette vue lui laissait deviner des souffrances cruelles chez celle qu'elle avait si longtemps aimé et vénéré. Elle fit un retour sur elle-même et s'accusa d'ingratitude et d'égoïsme.

Certes, se mit-elle à penser, pendant que la voiture

à la télégraphie électrique, une admirable organisation de correspondance maritime. Il y a quelques années, les sémaphores ne pouvaient être établis que dans des conditions exceptionnelles et dans le voisinage de nos grands ports. Leur nombre était donc très-limité. Aujourd'hui, ils peuvent être multipliés selon les besoins auxquels ils sont appelés à répondre.

Reliés aux bureaux télégraphiques les plus voisins par des câbles sous-marins, ils ont pu être établis sans inconvénients sur les points les plus escarpés du littoral, comme dans les îlots les plus éloignés de nos côtes. Au point de vue de la sûreté du pays, les résultats de cette nouvelle application de la télégraphie sont immenses; au point de vue des intérêts de la marine, ils sont incalculables.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1868, les télégraphes électro-sémaphoriques étaient bornés à transmettre les dépêches officielles; à partir de cette époque, ils ont été ouverts à la correspondance privée, et notre réseau télégraphique a compté 150 bureaux de plus. Désormais, les navires du cabotage qui côtoient notre littoral pourront, pour ainsi dire, chaque jour, tenir leur armateur au courant de leur marche et de leurs transactions. Les bâtiments de long cours, si fréquemment obligés de relâcher avant leur entrée dans le port destinataire, pourront fournir à leurs armateurs et assureurs les renseignements les plus précis sur l'état de leurs marchandises, dont la vente peut être ainsi effectuée avant leur arrivée. Tout en rassurant les intérêts si considérables qui se rattachent à la fortune d'un navire, la télégraphie va donc donner une plus grande activité à nos ports.

Au point de vue des dangers de la mer, les télégraphes électro-sémaphoriques sont appelés à rendre les plus grands services, en permettant aux guetteurs de signaler immédiatement aux autorités maritimes et aux bâtiments de guerre les plus voisins les navires en détresse. Le guetteur joue, en outre, un rôle important quant aux renseignements météorologiques: c'est lui qui les fournit; transmis de port en port, ils guident les navires et les soustraient à des périls imminents. Quand on songe aux sinistres affreux dont nos populations du littoral ont si souvent le douloureux spectacle, on ne peut constater qu'avec reconnaissance tous ces efforts et tous ces succès de la science, si puissamment aidée par l'éminent administrateur dont le nom est désormais inséparable de tous les progrès de la télégraphie.

Le directeur général des postes des Etats-Unis vient de prendre des dispositions pour qu'il y ait quatre départs de malles par semaine de New-York pour l'Europe pendant l'année 1868. Voici les jours définitivement arrêtés:

Un mardi sur deux, via Southampton et Hambourg, jusqu'au 1^{er} avril, et tous les mardis à partir de cette date, par la *Hamburg American Packet Company*; — tous les mercredis, pour Queenstown et Liverpool, par la ligne Cunard; — tous les jeudis, pour Southampton et Brème, par la *Nort German Lloyd Steamship Company*, et tous les samedis, pour Queenstown et Liverpool, par la ligne Inman. De plus, les agents des steamers partant les mardi, jeudi et samedi, se sont engagés à effectuer leur départ dans l'après-midi un peu plus tard que de coutume, pour permettre de retarder la clôture des malles jusqu'à midi, ce qui donnera une heure et demie de plus au public pour fermer ses correspondances.

(Courrier du Havre).

La dernière traversée entre New-York et Brest du paquebot de la Compagnie transatlantique *Ville-de-Paris* peut être signalée comme une des plus remarquables qui aient été encore accomplies par les beaux et puissants steamers desservant les communications de l'Europe et des Etats-Unis.

Parti de New-York, avec ses passagers et ses malles le samedi 8 février, à quatre heures du soir, c'est à six heures seulement que la *Ville-de-Paris*, ayant descendu l'Hudson à petite vitesse à cause des glaces, franchit la barre de Shandy Hook et prit la haute mer.

Un grand frais de vent de sud-ouest soufflait en dehors des passes. Le paquebot fut dirigé sur le nord par la route n° 1, et soixante-douze heures après il reconnaissait, à 10 milles de distance, le cap Race (île de Terre-Neuve). Le lendemain au matin on se trouvait en face d'une banquise s'étendant hors de vue de tous côtés. Cette vaste barrière de glaces, flottant par 50° de longitude ouest et 47° 30' de latitude nord, présentait une cinquantaine de milles de côté. Après avoir pris toutes les mesures que commandait la prudence et reconnu que, malgré l'épaisseur des glaces variant de 35 à 50 centimètres, la banquise n'avait pas d'adhérence, le capitaine s'engagea dans les canaux que présentent toujours ces agglomérations polaires, et de huit heures du matin à trois heures du soir marchant à petite vitesse, il traversa heureusement l'obstacle.

Dès lors la *Ville-de-Paris*, rencontrant la mer libre, rendit à sa machine son allure normale, ses pistons battirent en moyenne cin-

quante-trois coups par minute, et ses hauteurs quotidiennes marquèrent des journées de marche de 340 à 350 milles marins. Le lundi 17 février, à trois heures de l'après-midi, la *Ville-de-Paris* mouillait sur rade de Brest, ayant franchi la distance de 3,000 milles qui séparent New-York de Brest en huit jours seize heures, si l'on tient compte de la différence des méridiens et des heures perdues dans la banquise pour la traverser.

C'est une vitesse moyenne de 14 nœuds 50 qui n'a jamais été dépassée par aucun paquebot. L'avance sur le temps de marche réglementaire était de quarante-sept heures.

Pour les lignes de paquebots océaniques, les rapides traversées sont les actions d'éclat qu'elles poursuivent et inscrivent dans leurs annales. Il est juste de noter celle-ci à l'honneur de la ligne française et des officiers et mécaniciens qui composent son personnel.

(Moniteur universel).

Le Bureau-Vérité vient de publier un relevé des sinistres maritimes survenus pendant le courant de l'année 1867, qui se résume ainsi:

Navires à voiles perdus totalement.	2,711
Navires à vapeur —	131
	2,842

Navires à voiles supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles.	189
Idem à vapeur.	14 203
Pertes totales pendant l'année 1867.	3,045

En 1866 :	
Navires à voiles perdus totalement.	2,581
Navires à vapeur —	165
	2,746

Navires à voiles supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles.	183
Idem à vapeur.	3 186 2,932
Différence en plus pour 1867.	113

On sait qu'une fiction légale déclare légitime l'enfant qu'une veuve met au monde 300 jours après la mort de son mari. Le délai a été largement calculé; mais, par exemple, il ne faut pas qu'il soit dépassé, même de quelques heures.

Une femme des environs d'Angers, la veuve Mercier, accoucha, 300 jours et 6 heures 1/2 après la mort de son mari, d'une fille qui reçut le nom de Marie-Louise. La mère prétendait que son enfant devait avoir l'état d'enfant légitime, que les six heures en plus ne devaient pas être comptées: ainsi le pensa le tribunal auquel la question fut d'abord soumise; mais la cour d'Angers en a pensé autrement: elle

s'éloignait, certes Jean est bien mon fils; j'ai dès lors le droit de l'avoir près de moi et je suis sûre qu'il est heureux de m'appartenir. Il n'est pas moins vrai, cependant, que c'est moi qui suis cause de l'état dans lequel se trouve la comtesse. Elle voulait le bien de Jean. Si, par erreur, elle le croit son fils, puis-je lui en vouloir pour cela? il est vrai qu'elle me demandait de laisser porter à Jean le titre de comte d'Hauteville; mais, j'y ai songé depuis bien des fois et, puisque nos lois, à ce que j'ai entendu dire, permettent d'adopter un enfant, pourquoi ne pas considérer ce que la comtesse a fait pour Jean comme une adoption véritable?...

Voilà par quels raisonnements Madeleine se mit à détruire soudain dans son propre esprit les raisonnements antérieurs que l'on connaît et qui avaient amené les résultats ci-dessus relatés.

Etrange versatilité, dira-t-on peut-être. O sévère censeur, connaissez-vous beaucoup de personnes qui n'aient pas à se reprocher des changements de manière de voir plus graves que celui-ci et dont trop souvent la cause est loin d'être aussi pure.

Certes la pauvre femme n'avait pas besoin de colorer, de cette manière, à ses propres yeux, le changement soudain qui s'opérait en elle. Dans ce changement le raisonnement n'entraînait pour rien en réalité. Son cœur seul l'avait amené, son cœur si bon et si sensible qui souffrait en voyant souffrir la comtesse.

Sa résolution fut prise aussitôt. Jean, penché sur son ouvrage, grâce au bruit qu'il faisait n'avait rien vu, rien entendu. Madeleine lui adressa la parole.

— Jean, regarde là-bas dans le village. Ne vois-tu pas cette voiture qui le traverse?

— Je la vois, répondit Jean.

— C'est la voiture de la comtesse.

— Eh bien? demanda Jean, un peu étonné.

— Eh bien! Jean, la comtesse se meurt et c'est peut-être de nous deux, de nous deux seuls que dépend son salut. Ecoute, mon cher enfant, je suis heureuse autant qu'il est possible à une mère de l'être, fière d'avoir un fils comme toi! Mais il ne faut pas être égoïste et nous devons penser à celle qui souffre à cause de nous; tu la connais, Jean, tu sais qu'elle est bonne. Elle fut ma bienfaitrice, je lui devais tout! Jean, courons nous jeter à ses pieds. Je la supplierai de me pardonner ce qui s'est passé et... et... tu porteras le titre de comte d'Hauteville.

— Moi! dit Jean. Oh! ma mère, vous n'y pensez pas!

— Mais à l'heure où je te parle, tu es le comte d'Hauteville: tu l'as donc oublié! Ecoute, je t'en supplie, exauce ma prière, fais ce que je te demande. Ne me présente pas d'objections: que veux-tu que je te réponde? La comtesse se meurt et sa mort, vois-tu, ce serait la mienne!...

— Ah! ma mère, s'écria Jean, je vous obéis: dis-

posez de moi.

— Eh bien, mon fils, ne perdons pas une minute. Le temps presse et les remords que j'éprouve ne me laisseront pas un instant de repos, jusqu'à ce que la comtesse m'ait pardonné. Allons de suite au château.

Jean en quelques minutes se dépouilla de sa blouse de travail et se revêtit du costume qu'il portait à sa sortie du château d'Egmont. Madeleine l'attendait et ils se rendirent aussitôt chez la comtesse. En bas Madeleine rencontra Joseph.

— Mon vieil ami, lui dit-elle, allez prévenir la comtesse que Madeleine et Karl, Karl vous entendez bien, demandent à lui parler.

Joseph se rendit de suite au salon où la comtesse un peu étourdie par le grand air, se délassait dans un fauteuil de sa promenade et de ses émotions.

— Qu'ils viennent dit-elle simplement et comme si elle eut attendu cette visite.

En réalité cette visite la surprenait beaucoup; mais elle était comme anéantie et ne changea pas de position.

(La suite au prochain numéro).



adit qu'il s'agissait ici d'un délai parfaitement circonscrit, renfermé en deux époques précises, et dont l'exacte et invariable délimitation ne devait pas être dépassée... Elle a en conséquence déclaré l'enfant illégitime pour être né six heures trop tard. (Progrès).

AVIS AUX NAVIGATEURS.

Eclairage de l'entrée de Saint-Malo.

Le ministre de l'agriculture etc., fait connaître qu'à partir du 15 avril prochain, les quatre feux ci-après désignés seront allumés pendant toute la durée des nuits, afin de signaler les deux directions à suivre successivement pour se rendre dans le port de Saint-Malo par la passe de l'ouest ou chenal de la Grande-Porte:

1° *Phare du Grand-Jardin*, sur une tour cylindrique en maçonnerie, élevée à l'extrémité sud de l'écueil de ce nom. Feu fixe blanc, varié à des intervalles de 20 secondes par des éclats alternativement rouges et verts, dont la durée sera de 2 secondes environ. Appareil lenticulaire. L'intensité du feu blanc sera notablement réduite du côté du sud, dans un espace angulaire de 72°, compris entre la pointe du Décollé et celle de Dinard.

Latitude, 48° 40' 14". — Longitude, 4° 25' 13" ouest.
Hauteur { au-dessus du sol. 26^m 30
du foyer. } au-dessus des plus hautes mers. . . 20^m
Portée. 12 milles.

2° *Phare de Rochebonne*, sur une tour en maçonnerie à section carrée, peinte en blanc à la base et en noir au sommet; construite au nord du village de Saint-Hydeux, à 7,700 mètres à l'est 1° nord du phare du Grand-Jardin. Feu fixe rouge, n'éclairant que dans un espace angulaire de 5° de chaque côté de la ligne dirigée sur le précédent. Appareil catoptrique.

Latitude, 48° 40' 18". — Longitude, 4° 18' 56" ouest.
Hauteur { au-dessus du sol. 16^m
du foyer. } au-dessus des plus hautes mers. . . 39^m
Portée dans l'axe de la zone éclairée. . . 15 milles.

3° *Phare des Bas-Sablons*, à l'étage supérieur d'une maison peinte en blanc, située au fond de l'anse des Bas-Sablons. Feu fixe vert, n'éclairant que dans un espace angulaire de 20° dirigé vers le nord-ouest. Appareil catoptrique.

Latitude, 48° 38' 12". — Longitude, 4° 21' 33" ouest.
Hauteur { au-dessus du sol. 8^m 50
du foyer. } au-dessus des plus hautes mers. . . 12^m 50
Portée dans l'axe de la zone éclairée. . . 7 milles.

4° *Phare de la Ballue*, sur les hauteurs de la Ballue, à 1,650 mètres dans l'est 39° sud de celui des Bas-Sablons, au sommet d'une tour en maçonnerie de section carrée, peinte en noir à sa partie supérieure. Feu fixe vert

n'éclairant que dans un espace angulaire de 8°, de chaque côté de la ligne dirigée sur le feu des Bas-Sablons. Appareil catoptrique.

Latitude, 48° 37' 38". — Longitude, 4° 20' 29" ouest.
Hauteur { au-dessus du sol. 31^m 50
du foyer. } au-dessus des plus hautes mers. . . 67^m 50
Portée dans l'axe de la zone éclairée. . . 9 milles.

Les navigateurs qui voudront entrer de nuit dans le port de Saint-Malo devront mettre très-exactement le feu de Rochebonne par celui du Grand-Jardin, et suivre cet alignement jusqu'à ce que les deux feux fixes verts des Bas-Sablons et de la Ballue se montrent sur la même verticale. Ils changeront alors de route en venant sur tribord, et ces derniers feux, tenus l'un par l'autre, les conduiront jusque par le travers du fanal à feux, fixe blanc allumé sur l'extrémité du môle des Noires. Le feu de la Ballue sera masqué par les constructions de Saint-Servan jusque par le travers du clocher de Saint-Malo, pour un observateur élevé à 3 mètres au-dessus du niveau des plus basses mers; mais, parvenus en ce point, les navigateurs n'éprouveront pas la moindre incertitude sur la route à suivre pour gagner l'entrée du port.

Balisage des côtes de France. — Balise sur la Jument (Côtes-du-Nord).

Le ministre de l'agriculture, etc., fait connaître que l'on a placé récemment une tour balise peinte en noir sur l'écueil la Jument située dans la rade de Paimpol, département des Côtes-du-Nord.

Balise sur le Dennou (Côtes-du-Nord).

Egalement, on a construit une tourelle en maçonnerie, peinte en blanc, sur le côté ouest de la roche le Dennou, laquelle tourelle, tenue en alignement avec le moulin de Rundavi, guide dans le passage de Dennou, département des Côtes-du-Nord.

Balise sur le rocher de Rochefort (Ille-et-Vilaine)

On a construit une tourelle en maçonnerie élevée de 4^m 50 au-dessus du niveau des plus hautes mers, et peinte en bandes horizontales rouges et noires, sur le rocher Rochefort, situé dans la rade de Saint-Malo; elle remplace la balise en bois qui signalait cet écueil.

Voyez les cartes n°s 831, 832, 839, 844, 880, 882, et l'instruction n° 203, pages 334, 396 et 397.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

8 avril. -- Lecharpentier, Gracieuse-Alphonsine,
10 avril. -- Murphy, Patrice-Joseph.
10 avril. -- Roussel, Maria-Joséphine.
11 avril. -- Tesnière, Marie-Pauline.

DÉCÈS.

9 avril. -- Dithurbide, Bernard, sans profession, 64 ans.
9 avril. -- Dagort, Marie-Louise, 28 mois.

Mouvements du Port

BATIMENTS DU COMMERCE.

ENTRÉES.

14 avril. -- Tr.-m. fr. *César*, cap. Monnier, ven. de Cadix ch. de sel.
Tr.-m. fr. *Marie-Clémentine*, cap. Duval, ven. de Cadix, ch. de sel.
Goël. angl. *J. P. Welledge*, cap. Terrio, ven. de Boston, ch. de farine et div. marchandises.
15 avril. -- Goël fr. *Eugénie-Marie*, cap. Cœuret, ven. de Granville, ch. de sel et armement de pêche.

SORTIE.

16 avril. -- Goëlette postale *Stella-Maris*, patron Gautier, allant à Halifax.
Passagers: M. Seconi, Thomas, marchand et M^{lle} Tobben, Brigitte.

Navires expédiés en douane:

13 avril. -- Br. fr. *Quigu'engrogne*, cap. Brindjont, all. à la Guadeloupe, avec 135,400 kilog. de morue sèche, ch. par V^e F. Lepomellec et fils.
15 avril. -- Tr.-m. fr. *Victor-Eugène*, cap. Aubert, all. à la Martinique, avec 160,929 kilog. morue sèche, ch. par MM. V. F. Lefrançois, P. Beauteemps et la C^{ie} G^{le} Transatlantique.

RÉUNION

DES ARMATEURS

DES

ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

Assurance mutuelle des navires et goëlettes armées pour la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve, avec retour dans la colonie.

Valeur maximum des goëlettes et navires admis à l'assurance: 20,000 francs.

Cette société est définitivement constituée pour la campagne 1868, sous la direction de M. J.-F. Hamel, avec MM. F. Mazier, G. Fréchon, L. Coste, } Censeurs.

S'adresser au Directeur pour se faire assurer
Le Directeur,
J.-F. HAMEL.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 8 au 14 Avril 1868.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
8	745	738	1 0	1 5	2 0	-4 0	S.-S.-O.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Verglas le matin. — Pluie dans la journée. Coup de vent à 1 heure de l'après-midi.
9	744	747	-1 0	-2 6	-1 0	-7 0	O.-N.-O.	Vent très-fort.	Très-Nuageux.	
10	756	762	-3 0	-3 0	-2 0	-6 0	N.-O.	Fort brise.	Idem.	Neige dans l'après-midi. Neige dans la soirée. Neige dans la journée. Aurore le soir.
11	760	752	-1 0	-2 0	1 0	-5 0	S.-E.	Petite brise.	Entièrement couvert.	
12	748	743	-1 0	2 3	2 3	-6 5	N.-O.-S.-O.	Idem.	Idem.	
13	748	748	-4 2	-2 0	-2 0	-6 0	N.-O.-N.	Bonne brise.	Très-nuageux.	
14	756	758	-2 0	-3 0	-1 8	-5 0	N.-O.	Fort brise.	Peu nuageux.	