

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 36.

JEUDI 3 SEPTEMBRE 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

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

PARTIE OFFICIELLE

Pardécret impérial en date du 10 août 1868, M. Lenormand (Louis), membre du Conseil d'administration des îles Saint-Pierre et Miquelon, a été nommé au grade de Chevalier de la Légion d'honneur.

AVIS.

POSTE AUX LETTRES.

Il arrive que des lettres à destination des Etats-Unis d'Amérique ou des provinces anglaises de la Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, île du Prince-Edouard, Canada, sont jetées dans la boîte aux lettres au moment des départs des courriers.

Pour que la taxe fixée par l'article 12 de l'arrêté du 1^{er} mars 1854 puisse leur être appliquée, il faut que ces lettres soient présentées au guichet.

En conséquence, le public est prévenu que celles des lettres de l'espèce qui seront, à l'avenir, trouvées non taxées dans la boîte ne seront point expédiées et resteront classées aux rebuts.

TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL.

Audience du 13 août 1868.

A été condamné :

Caupen (Antoine), inscrit à Saint-Jean-de-Luz, f° et n° 325, comme matelot de 3^e classe, à 3 mois de prison et 25 francs d'amende, pour insultes et voies de fait envers son capitaine, par application des articles 60 et 63 du décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande, du 24 mars 1852.

Audience du 19 août 1868.

A été condamné :

Le Son (François), inscrit à Belle-Ile-en-Mer, f° et n° , comme matelot de 3^e classe, à 1 an de prison, pour outrages par gestes et par paroles envers son capitaine et les officiers du bord, et de menaces envers les mêmes, par application de l'article 61 du décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande, du 24 mars 1852 et du 2^e § de l'article 365 du code d'instruction criminelle.

PARTIE NON OFFICIELLE

Par décret impérial en date du 10 août 1868, M. Laborde (Auguste), commissaire de la marine, ordonnateur à la Réunion, ancien ordonnateur aux îles Saint-Pierre et Miquelon, a été promu au grade d'Officier de la Légion d'honneur.

Mercredi 26 août dernier, vers sept heures du soir, le nommé Hirigoyen (Salvat), inscrit à Saint-Jean-de-Luz, matelot de la goëlette l'*Union*, de Saint-Pierre, se trouvait seul dans un wary qu'il conduisait à la godille, lorsque passant à environ vingt mètres du ponton le *Vigilant*, il tomba à l'eau. Ne sachant pas nager cet homme eut infailliblement péri si le nommé Raoult, matelot de la goëlette stationnaire la *Mouche* qui se trouvait à bord du *Vigilant* au moment de l'accident, ne se fut précipité tout vêtu à la mer pour aller à son secours.

Nous signalons ici avec empressement la conduite digne d'éloges du matelot Raoult.

Le ministre de la marine a adressé à MM. les membres des Chambres de commerce du littoral de l'Empire la lettre circulaire suivante :

Paris, le 13 juin 1868.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous communiquer l'extrait d'une lettre adressée par le chef guetteur du poste électro-sémaphorique de Saint-Gildas et concernant le naufrage du *Queen-of-the-South*.

Saint-Gildas, 25 avril 1868.

» Hier, à quatre heures du soir, un trois-mâts est venu mouiller dans l'ouest-nord-ouest du poste, à peu près à distance de 4 milles. Il était sans pavillon et n'avait pas l'air de fatiguer. Il avait en croix ses cacatois envergués.
 » Nous lui avons fait, au moyen du Code universel de signaux, le signal de deux signes L. V. changez de mouillage; votre mouillage n'est pas sûr. Il était alors cinq heures vingt-cinq minutes. L'étranger a alors hissé les couleurs anglaises au-dessous des barres de perruche, et à la corne un signal composé de quatre pavillons que nous n'avons pu comprendre, les signaux étant fait par le *Queen-of-the-South*, avec des pavillons qui n'appartiennent pas au Code commercial, mais nous avons aussitôt signalé ce navire à Saint-Nazaire.
 » Malgré les gros vents, il ne paraissait pas en danger; il n'a pas demandé de pilote ni mis son pavillon en berne, ni fait aucun signal de détresse; nous l'avons veillé jusqu'à la nuit, et jusqu'à dix heures du soir il a conservé son feu.

» Le matin, à six heures et demie, il était complètement submergé. Je pense qu'il aura chassé vers onze heures et qu'il s'est ouvert sur une roche qui se trouve dans le nord-ouest, à 4 milles du sémaphore.

Il résulte de ce rapport que le guetteur de Saint-Gildas a signalé à un navire mouillé sur

la côte que son mouillage n'était pas sûr, et que ce navire, qui n'avait pas de pilote, s'est évidemment perdu parce qu'il n'a pu comprendre les signaux qui lui étaient adressés.

Ce fait douloureux doit démontrer une fois de plus à la marine marchande l'intérêt qu'elle a à adopter le Code commercial de signaux, seul mode de communication que le Gouvernement de l'Empereur, d'accord avec les autres puissances maritimes de l'Europe, ait établi entre les sémaphores et les navires de toutes nations.

Je vous prie, en conséquence, Messieurs, d'appeler de nouveau l'attention des armateurs sur cet objet et de leur faire comprendre qu'aucun capitaine ne peut plus, à moins d'encourir une grave responsabilité, aller à la mer sans être muni du code commercial de signaux.

Recevez, etc.,

RIGAULT DE GENOUILLY.

— *Le Courrier du Havre* du 12 juillet 1868, publie une communication de S. Exc. M. le Ministre de la marine et des colonies qui informe M. le Président de la chambre de commerce de ce port, qu'il a été créé à la Martinique un service sémaphorique pour établir des communications entre le littoral de l'île et les bâtiments en mer, au moyen du code commercial des signaux dont l'emploi a été prescrit par le décret du 25 juin 1864.

» Les forts sont situés :

» 1^o Au fort Saint-Louis (Fort de France), vigie et sémaphore central;

» 2^o Au Morne-Constant (commune du Diamant), vigie découvrant Sainte-Lucie, la mer au-delà des salines, à l'est, et jusqu'au cap Enragé, à l'ouest;

» 3^o À la Tartane (commune de la Trinité), vigie découvrant au nord le canal de la Dominique, la grande mer au sud et à l'est jusqu'à Vauclin;

» 4^o Au Morne-Vert-Pré (commune de Robert), répétiteur;

» 5^o Au fort Desaix (Fort-de-France), répétiteur;

» 6^o A Saint-Pierre, au Morne-Folie.

— Le ministre des affaires étrangères du Brésil a d'après les dernières nouvelles publiées par le *Moniteur*, présenté aux Chambres l'exposé de la situation de l'Empire et de ses rapports avec les puissances étrangères. En ce qui concerne la France, M. Silviera de Souza a informé l'Assemblée législative que le Brésil avait adhéré aux propositions du Gouvernement impérial pour l'adoption d'un Code de signaux maritimes internationaux, et qu'une commission spéciale avait été instituée



pour arriver promptement à faire profiter le Brésil des bienfaits qui doivent en résulter pour la navigation. Les ouvertures de la France relatives à la suppression des droits différenciels de navigation ont été également soumises à la discussion des Chambres.

(*Courrier du Havre.*)

— Aux termes d'un décret du 17 juin dernier, les anciennes monnaies divisionnaires d'argent cesseront d'avoir cours légal entre les particuliers, à partir du 1^{er} octobre prochain, mais elles continueront d'être reçues par les caisses publiques jusqu'au 31 décembre suivant.

Afin d'éviter toute difficulté dans l'exécution de ce décret, on croit utile de rappeler au public qu'il s'applique à toutes les monnaies divisionnaires d'argent qui ont été frappées antérieurement à 1864. Il suffit donc de consulter le millésime pour reconnaître si une pièce est soumise à la démonétisation.

Toutes les pièces de 2 francs, 1 fr., 50 cent. et 20 centimes qui portent un millésime antérieur à 1864 se trouvent dans ce cas, et doivent, par conséquent, être versées dans les caisses publiques avant le 1^{er} janvier 1869. Au contraire, les pièces aux millésimes de 1864, 1865, 1866, 1867 et 1868 sont de fabrication nouvelle et conservent le cours obligatoire. D'ailleurs, indépendamment du millésime, les nouvelles pièces se distinguent des anciennes en ce que, toutes, elles portent à la face la tête *laurée* de l'Empereur, et, au revers, soit la couronne (pièces de 50 c. et de 20 c.), soit l'écusson impérial (pièces de 2 fr. et 1 fr.).

(*Courrier du Havre.*)

— *Belle conduite des marins de l'ESTAFETTE.* — Sous ce titre, nous avons signalé, dans notre numéro du 4 juillet dernier, la brillante conduite qu'avait tenue, dans un incendie, à la Corogne, l'équipage de l'aviso à vapeur *l'Estafette*, commandé par M. Gourdan, de Granville, lieutenant de vaisseau, parti le 5 juin de Cherbourg à destination des îles Saint-Pierre et Miquelon, pour faire le service postal entre la colonie et la Nouvelle-Ecosse.

On écrit des Açores, le 17 juillet, qu'au moment où nos braves marins coururent sur les lieux du sinistre, cet incendie avait déjà pris des proportions gigantesques et menaçait de tout dévorer. Inutile de décrire ses phases terribles; ce n'est qu'après deux heures d'efforts surhumains qu'ils purent se rendre maîtres du feu. Mais alors, après avoir lutté contre le feu, il leur fallut se défendre contre les élans d'enthousiasme et de reconnaissance de la population de la Corogne, qui voulait les porter en triomphe au milieu des ruines fumantes. A 11 h. du soir, ils rentrèrent à bord.

Bientôt notre honorable compatriote, le commandant Gourdan, reçut la visite du secrétaire du gouverneur, chargé de lui témoigner toute la reconnaissance de la population pour son précieux concours.

On nous envoie et nous publions avec plaisir une copie de la lettre que le Gouverneur a adressée au Commandant Gourdan, ainsi que de celle par laquelle le consul de France a remercié le même officier et l'équipage de *l'Estafette*:

« Commandant,

« Je vous suis profondément reconnaissant de l'aide généreuse et pleine d'abnégation que vous avez eu la bonté de me prêter, accompagné de MM. les officiers et des matelots du navire sous votre commandement, pendant l'incendie de ce soir.

« J'accomplis avec plaisir le devoir de vous donner les remerciements les plus expressifs, en vous priant de les étendre à l'équipage de votre bâtiment.

« Profitant de cette manifestation, je suis l'interprète du sentiment de gratitude qui anime la population.

« Dieu vous garde !

« Corogne, le 10 juin 1868.

« Le Gouverneur civil de la province de la Corogne,
» Signé : PAULINIO SOUZO.

« La Corogne, le 11 juin 1868.

« Mon cher Commandant,

« Grâce à votre initiative et au concours aussi énergique qu'intelligent qu'a prêté l'équipage de l'Estafette, la ville de ma résidence n'a pas eu à déplorer un sinistre dont les conséquences auraient été incalculables.

« La conduite de vos hommes a été admirable; m'étant moi-même transporté sur le lieu de l'incendie et ayant assisté à toutes ses phases, j'ai su l'apprécier et ne saurai trop louer également le dévouement, le sang-froid, la fermeté dont M. Demonchy, lieutenant de l'Estafette, et M. Augier de Maintenon, aide-commissaire, ont fait preuve dans cette circonstance.

« M. le gouverneur civil m'a communiqué officiellement la lettre de remerciement qu'il vous a adressée; de mon côté je me ferai un devoir de porter à la connaissance de S. Exc. le ministre des affaires étrangères l'importance du service rendu par l'Estafette.

« Recevez, mon cher Commandant, avec mes félicitations, l'assurance de mes sentiments très-distingués.

« Le Consul de France, signé : A.-J. DE CABARRUS. »
(*Journal de Granville.*)

— Le journal le *Figaro*, donne les détails suivants sur la pose du nouveau câble transatlantique:

Figurez-vous que le câble n'est pas beaucoup plus gros qu'un fort cigare... mettons deux londrins réunis en un seul.

Ce câble se compose de l'âme et de l'armature.

L'âme ce sont les fils conducteurs... sept fils de cuivre le plus pur possible tordus en spirale, couverts de quatre couches de gutta-percha recouvertes elles-mêmes d'une composition dite Chatterton, un corps isolant dont les anglais ont le secret.

L'armature se compose de dix-huit à vingt-quatre fils de fer ou d'acier, selon les fonds plus ou moins accidentés que traverse le câble. Les fils sont eux-mêmes entourés de chanvre de Manille ou de Russie, les plus solides du monde. Quelques câbles sont encore recouverts d'un enduit composé de bitume et de poudre impalpable de silex.

A cause de l'état de la mer, on ne peut poser un câble sous-marin que pendant les trois mois de juin, juillet et août. C'est le *Great-Eastern* qui sert à la pose de tous les câbles, et qui partira l'année prochaine de Brest avec le câble français, qui est d'une longueur de plus de sept mille kilomètres. Le câble sous-marin est enroulé dans d'immenses cuves comme des paquets de cordages. Par un mécanisme qui défie tous les accidents, le câble est hissé sur le pont et glisse de là sur l'arrière du navire avec plus ou moins de vitesse, suivant les profondeurs de la mer et la marche du bâtiment. Toute résistance est prévue, tout poids calculé d'avance, et une réunion de savants de tous les pays du monde se trouvera à bord pour surveiller la pose du câble.

Le *Great-Eastern*, portant dans ses flancs l'immense câble qui reliera pour la première fois la France avec le Nouveau-Monde sans le concours d'aucune ligne intermédiaire, le *Great-Eastern* ne partira pas seul. Un navire le précède en éclaireur, un autre le suit pour surveiller l'immersion. Deux bâtiments protégeront ses flancs.

Dans un an, on ne pourra donc plus reprocher à la France de toujours se laisser distancer par les Anglais. — (Albert Wolff.)

AVIS AUX NAVIGATEURS.

Les navigateurs sont prévenus de l'allumage des nouveaux feux ci-après désignés:

Feux du port de Carentan (département de la Manche). — A partir du 1^{er} août prochain la direction du chenal de Carentan, dans la baie des Vays sera signalée, pendant toute la durée des nuits, par deux feux établis sur des échafauds en charpente, l'un près de l'origine de la digue de Brévands, l'autre au-dessus du hameau Le Port.

Feu d'aval ou de la digue. — Feu fixe rouge.

— Latitude, 49° 20' 30"; — longitude, 3° 31' 27' ouest; — hauteur du foyer au-dessus de la digue, 4 mètres 30; au-dessus du

niveau des plus hautes mers, 5 mètres; — Portée, 7 milles.

Feu d'amont ou de Brévands. — Feu fixe blanc. — à 860 mètres au sud 30° ouest du précédent; — hauteur du foyer: au-dessus du sol, 62 mètres; au-dessus du niveau des plus hautes mers, 15 mètres; — Portée, 7 milles.

2^e Feu de Caudebecquet (Seine-Inférieure).

— A partir du 1^{er} août prochain, le fanal à feu fixe blanc de Caudebecquet, lequel est établi sur la rive droite de la Seine, à un mille en amont du port de Caudebec, sera transporté au sommet d'une tourelle construite sur la digue de la même rive, à l'ouvert de la vallée de Caudebecquet.

Latitude, 49° 31' 16"; — longitude, 1° 35' ouest; — hauteur du foyer: au-dessus de la digue, 6 mètres 80; au-dessus du niveau des plus hautes mers, 6 mètres; — Portée, 6 milles.

3^e Feu du port de Portrieux (Côtes-du-Nord).

— Le fanal à feu fixe rouge de l'entrée de Portrieux, qui était placé sur une potence en charpente installé, depuis le 10 juin dernier, au sommet d'une tourelle en tôle peinte en blanc, laquelle s'élève sur le musoir de la jetée.

Latitude, 48° 38' 50"; — longitude, 5° 9' 40" ouest; — hauteur du foyer: au-dessus de la jetée, 10 mètres 40; au-dessus du niveau des plus hautes mers, 20 mètres 40; — Portée, 7 milles.

Eclairage de l'embouchure de l'Adour.

Les navigateurs sont prévenus qu'à partir du 15 août prochain le feu de port de l'embouchure de l'Adour sera transporté sur la tour des signaux récemment construite près de la jetée du Sud.

Ce feu sera coloré en rouge toutes les fois que l'état de la mer ne permettra pas d'entrer de nuit; il sera blanc quand le passage sera jugé praticable, et deux feux fixes verts, de faibles portées, signaleront alors la direction du chenal entre les jetées.

Latitude, 43° 31' 46". Longitude 3° 51' 32" ouest.

Hauteur du foyer	au-dessus du tillac de la jetée....	13 ^m 60
	au-dessus des plus hautes mers.	17 00

Portée du feu coloré en rouge... 7 milles

BIBLIOGRAPHIE.

La lutte industrielle des peuples, par M. A. Audiganne. — Paris, librairie Capelle.

« Dans la lutte industrielle des peuples, si ardente aujourd'hui, et dont jamais les rivalités belliqueuses du passé n'ont égalé l'importance, vient se résumer en quelque sorte toute l'histoire économique du temps actuel. L'Exposition universelle de 1867, où se pressaient les produits du monde entier, en des proportions, encore inconnues, a fourni une occasion précieuse d'en considérer les traits les plus intimes et les résultats les plus significatifs. Nous en avons profité, quant à nous, et en nous aidant des documents officiels publiés dans les différents pays depuis les traités de commerce de 1860, pour continuer une ligne d'études dès longtemps suivie, et où nous avons peut-être pu donner quelques gages. Nous y sommes du moins invariablement resté fidèle à cette idée, émise dans un de nos écrits, que le dernier mot de l'industrie ne saurait être de matérialiser les âmes, qu'il est, au contraire, d'asservir la matière à l'esprit, et d'élever ainsi le niveau de la dignité morale de l'homme. Partout, à côté et au-dessus de l'intérêt matériel, nous avons placé cette branche de la science qu'on peut appeler la morale de l'industrie. . . .

« J'avais songé d'abord à circonscrire ces nouvelles études dans le cadre des progrès industriels proprement dits, tout en les rattachant à l'observation du progrès social. Mais, une fois l'Exposition ouverte, je dus bien vite reconnaître, devant les envois des différentes nations, que ce thème, pris isolément et tout intéressant qu'il fût, n'aurait pas été au niveau des exigences actuelles. Il n'aurait pu ni donner une idée suffisamment exacte de la phase où nous sommes, ni satisfaire aux préoccupations de l'opinion publique. Il fallait demander en outre à la lutte elle-même quels ont été les effets du régime inauguré en 1860 sur la fortune publique et sur le sort des individus.... »

Cet extrait de la préface du livre que nous signalons aujourd'hui à l'attention de nos lecteurs dit assez le but que l'auteur s'est proposé, en même temps que le point de vue auquel il s'est placé.

De nombreuses publications sur le régime industriel actuel des peuples civilisés, sur la condition, en France, des ouvriers de notre époque, ont conquis à M. Audiganne une place honorable dans le monde des économistes; mais les expositions ont surtout attiré son attention. L'Exposition universelle de 1855 lui avait inspiré un intéressant ouvrage, l'*Industrie contemporaine*, étude comparative des caractères et des progrès du travail et des efforts des différentes nations. L'Exposition de 1867 lui a fourni le sujet d'un nouveau livre, complément du précédent, et qui nous paraît appelé au même succès que son devancier.

Dans ses études, M. Audiganne n'agit point à la façon des *reporters* ordinaires des expositions qui se contentent, prenant pour guide le catalogue, de faire connaître au public les plus beaux produits de chaque classe. Il prend les choses de plus haut. Sans méconnaître la valeur des efforts particuliers, le but principal de ses investigations, c'est avant tout de déterminer, pour chaque grande industrie, par la recherche des voies et moyens, la signification morale de l'ensemble des travaux exposés, et surtout de dégager les conséquences économiques et sociales des résultats obtenus.

C'est de cette façon que l'auteur passe successivement en revue, dans les cinq premières parties de son livre, le travail des différents peuples qui figuraient à l'exposition.

Les pays orientaux lui donnent occasion d'étudier les antiques méthodes de travail encore en usage, et de mettre en parallèle les produits similaires obtenus en Europe par les nouveaux procédés.

La partie consacrée au Nouveau-Monde et aux colonies européennes, y compris l'Algérie, s'occupe des matières premières produites par ces contrées et qui en constituaient presque exclusivement l'exposition.

Les Etats-Unis de l'Amérique du Nord sont l'objet d'une étude rapide du développement, en ce pays, de la richesse industrielle et de la production des matières premières. On y trouve d'intéressants détails sur les institutions sociales américaines, sur les grandes entreprises d'utilité publique, sur le rôle que les Américains du Nord sont appelés à jouer dans la civilisation, etc., etc.

Les grandes industries manufacturières, en France et à l'étranger, forment la partie réellement importante, surtout en ce qui concerne notre pays, du livre de M. Audiganne. L'auteur en comparant entre eux les résultats obtenus par les divers pays de l'Europe, s'efforce de prémunir nos industriels contre les fausses terres, contre les découragements intempestifs que les modifications introduites récemment dans notre régime économique ont pu motiver, mais non autoriser. Il doit nous suffire, dit-il, pour bannir ces craintes, — et nous partageons entièrement cette opinion, — de consulter les forces des autres peuples après avoir consulté les nôtres.

La sixième et dernière partie du travail de M. Audiganne est consacrée à la constatation des progrès industriels et sociaux réalisés par les diverses nations qui se sont rencontrées dans la lice pacifique ouverte par la France en 1867, aux enseignements économiques qui doivent en être la conséquence, enfin aux conclusions de l'auteur.

La question de l'influence exercée par les divers traités de commerce conclus par la France depuis 1860, sur la situation de notre industrie, ne pouvait être négligée par M. Audiganne. Qu'il nous soit permis de signaler la divergence, légère toutefois, qui existe sur ce point entre l'auteur et nous. Nous sommes d'avis qu'en matière d'industrie et de commerce, il ne peut y avoir de demi-mesures : le principe une fois adopté, il faut appliquer dans toutes ses conséquences la doctrine du *laissez faire et du laissez passer*. Nous ne nous dissimulons en aucune façon les souffrances que peut, que doit même engendrer la mise en vigueur de ce nouveau système, — il est malheureusement écrit dans les destinées de l'humanité qu'aucun progrès ne peut être acquis sans victimes; — mais, et c'est là notre conviction profonde, tôt ou tard, peut-être même plus tôt qu'on ne le pense, chaque peuple arrivera à connaître l'exacte mesure de ses forces, et l'équilibre finira par se faire. Un moment viendra où les peuples seront appelés à bénéficier des avantages immenses, aussi bien économiques que politiques, qui doivent résulter du régime inauguré en 1860.

M. Audiganne, bien que partisan du libre échange, n'est point aussi radical dans son opinion. Il admet certains tempéraments dans l'application du principe, — tempéraments qui, selon nous, ne feraient que retarder inutilement l'avènement des avantages qu'on a voulu réaliser.

« Qu'on puisse soutenir, dit M. Audiganne qu'à raison des circonstances qui se sont succédées depuis 1860, les expériences résultant des traités de commerce n'ont pas été complètes, qu'elles n'ont pas été laissées à un cours normal, je le reconnais autant qu'on voudra. Tous les recoups du tableau ne sont pas illuminés par d'égales lueurs c'est vrai il reste ça et là des ombres à dissiper. Est-il possible, cependant, d'espérer que le monde arrive jamais à cet état absolu de sereine quiétude qui permette aux phénomènes économiques de déployer dans le calme, dans la mesure et dans l'ordre que l'on ne réussit pas toujours à mettre même dans les livres? Et d'ailleurs les conséquences sont assez claires, les indices assez concluants pour motiver dès à présent certaines mesures qui, sans prétendre engager irrévocablement l'avenir, fournissent du moins satisfaction à des besoins incontestables et aux intérêts les plus évidents du pays. Or, on ne demande rien de plus. Comme c'est là ce que paraît conseiller la politique qui sera toujours la meilleure, la politique du sens commun, on n'offense personne, j'imagine, si l'on y rattache ses raisons de confiance dans l'avenir. »

Signalons encore une dernière conclusion du livre de M. Audiganne. Certains écrivains se sont plu à faire envisager la science de l'économie politique comme une science toute matérialiste, s'occupant uniquement de rechercher pour l'humanité les moyens les plus profitables, de satisfaire ses besoins matériels. M. Audiganne s'élève avec force et raison contre cette étrange doctrine qui nous ramènerait, ou peu s'en faut, au fatalisme oriental, ou à la vie primitive. Qu'il nous soit permis de faire à ce sujet une dernière citation.

« Devant les innombrables produits du travail matériel, dirigé, éclairé par le travail de l'esprit, on a pu voir que le rôle de l'économie politique touche de près à la destinée humaine. Sans doute cette science

s'applique, et elle doit savoir limiter son application à l'étude des lois qui régissent les mouvements de la richesse matérielle. Ses enseignements n'en supposent pas moins la connaissance de l'homme et de sa double nature. La valeur économique de l'individu, sa valeur comme producteur s'accroît, peut-on affirmer, en raison directe de sa valeur morale. L'homme qui saura le mieux gouverner sa vie, d'après les notions du devoir, sera évidemment, toutes choses égales d'ailleurs, le meilleur agent de la production.

« On peut juger désormais sans peine qu'il y aurait une impardonnable erreur de raisonnable à considérer la science économique comme une science matérialiste, parce qu'elle roule sur les intérêts matériels. C'est l'esprit porté dans l'étude d'une science ce n'est point son objet qui décide de son caractère sous ce rapport. Il n'y a point de science matérialiste par elle-même, il n'y a que des méthodes et des tendances matérialistes.

« L'évidence est si manifeste en ce qui concerne l'économie politique, qu'au premier abord on pourrait paraître, en appuyant sur ce point, défendre une cause gagnée d'avance. Elle n'est pas si gagnée pourtant qu'il n'existe encore en plus d'un endroit certaines défiances très-sincères contre les enseignements économiques, et très-nuisibles à leur essor. Si l'examen attentif des phénomènes constatés dans la lutte industrielle des peuples a pu contribuer à dissiper les craintes, à écarter les nuages, il aura certainement pour effet d'élargir les voies devant la science. On ne pouvait ambitionner une plus solonelle, une plus décisive occasion de montrer qu'elle fonde en même temps ses titres sur les principes et sur les faits, sans pouvoir jamais les séparer les uns des autres. »

Pour nous résumer, enfin, nous dirons que ce qui distingue surtout l'ouvrage de M. Audiganne et ce qui le recommande à l'attention sérieuse des lecteurs, c'est la sincérité des recherches, l'impartialité des déductions.

La *Lutte industrielle des peuples* justifie parfaitement à nos yeux l'épigraphe placée par l'auteur en tête de son livre :

Ore veridico testimonium.

J.-D. MARIEN:

(*Moniteur de la Flotte*).

POSTE AUX LETTRES.

L'aviso à vapeur l'*Estafette* a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 31 août 1868, à 10 heures du matin.

Il a apporté la correspondance d'Europe, à la date du 15 août dernier, ainsi que la malle des Etats-Unis d'Amérique.

L'*Estafette* repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le dimanche 6 du courant.

On recevra les lettres pour l'affranchissement jusqu'au samedi 5, à 6 heures du soir, et la boîte sera fermée à 7 heures précises.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

30 août. — Apézechia, Pierre-François.

MARIAGE.

1^{er} septembre. — M. Dolisie, Albert-Eugène-Joseph, Conducteur des ponts et chaussées, avec M^{me} Coste, Mélanie, sans profession.

DÉCÈS.

27 août. — Fitzgerald, Jean-Joseph, négociant, 49 ans, né à Saint-Pierre (Îles Saint-Pierre et Miquelon).



Résumé météorologique de Saint-Pierre,
pendant le mois d'août 1868.

Hauteur moyenne du baromètre : 760 millimètres. Sa hauteur la plus élevée a été de 768 millimètres. Deux jours de suite, il a atteint cette hauteur : les 18 et 19. Les vents étaient au N-O, le 18, avec petite brise et au O-S-O, le 19, avec petite brise aussi ; ces deux jours ont été les plus beaux du mois, le ciel était presque pur.

La hauteur la moins élevée a été de 750 millimètres. Ce jour-là, 13, le temps était à la pluie et à la brume ; il s'est éclairci, cependant, dans la soirée et nous avons eu une aurore boréale.

La température moyenne du mois, au thermomètre centigrade, exposé au nord et à l'ombre, a été de plus 17 degrés 74 centièmes.

La température la plus élevée a été de plus 20 degrés 50 centièmes. Ce jour-là, le temps était nuageux, le vent N-N-E, petite brise.

La température la moins élevée a été de plus 10 degrés 50 centièmes. Ce jour-là, le temps était beau, le vent O-N-O, soufflant avec jolie brise.

(Ces deux dernières observations sont le résumé de toutes les observations de tous les jours du mois. Les quatre premières sont le résumé des observations de midi seulement.)

Il y a eu 10 jours de brume toute la journée ; cinq jours de pluie et trois aurores boréales. Les autres jours ne se sont pas tous passés sans pluie ni sans brume, car il n'y a eu que neuf jours de beau temps.

Ce qu'il y a eu de remarquable pour le pays, c'est le tonnerre qui s'est fait entendre, par deux fois, pendant le mois. Il arrive parfois que l'on voie des éclairs, précurseurs d'orages lointains ; mais il arrive rarement que les deux fluides électriques se condensent assez près, pour qu'on puisse percevoir la détonation que produit l'étincelle.

ÉTAT DES VENTS :

Il a venté :

2	jours	du	N-N-E.
2	—	E-S-E.	
2	—	S-E.	
2	—	O.	
3	—	O-S-O.	
13	—	S-O.	
3	—	N-O.	
2	—	N-N-O.	
1	—	O-N-O.	
1	—	calme.	G. P.

NOUVELLES MARITIMES

PORTE DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

ENTRÉES.

L'aviso à vapeur l'Estafette, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, parti de Sydney, le 30 août 1868, à une heure après-midi, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le lendemain 31 dudit, à 10 heures du matin.

La frégate à hélice la Pomone, commandée par M. Mer, capitaine de vaisseau, a mouillé sur rade de St-Pierre, le 1^{er} septembre 1868, venant de St-Jean de Terre-Neuve.

SORTIES.

L'aviso à vapeur le Curieux, commandé par M. Izarn, lieutenant de vaisseau, est parti le 28 août 1868, pour le Croc (côte Est de Terre-Neuve).

La goëlette de l'Etat la Levrette, commandée par M. Vidal, lieutenant de vaisseau, est partie pour Toulon, le 31 août 1868.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Août.	ENTRÉES.	VENANT DE
24. Active, p. Denis, M. S.		Golfe.
25. Dorotée p. Laramandy, morues.	Lieux de pêche.	
— Marie-Emilie, p. Pernier.	M. S. Miquelon.	
— Louis-Jean, p. Hebert.	Lieux de pêche.	
— Sensitive, p. Leceur,	"	"
26. Neustrie, p. Lelorieux,	"	"
— Hortense, p. Portier,	"	"
— Providence, p. Berest,	"	"
— Mère-de-Famille, p. Richard,	"	"
— Brunette, p. Paris,	"	"
27. Corolla, c. Lainé, sel.	Cadix.	
28. Duc-de-Penthievre, c. Benott,	Lieux de pêche.	
— Deux-Frères, p. Dagorne,	"	"
— Deux-Sœurs, p. Besnard,	"	"
— Gabrielle, p. Rouellé,	"	"
— Marie-Suzanne, c. Colomb, div. march.	Granville.	
— Aaron, p. Salomon, M. S.	Golfe.	
— Emilie, p. Piton,	Lieux de pêche.	
— Trois-Frères, p. Goron,	"	"
— Catalina, p. Thébaud,	"	"
29. Marie-Louise, p. Richard,	"	"
30. Marie-Joseph, p. Brouard,	"	"
— Perle, p. Simon,	"	"
— Eugénie-Marie, p. Jean,	"	"
— Volant, p. Baslet,	"	"
— Mouette, p. Lessard,	"	"
31. Lucie, p. Legasse,	"	"

Septembre.	ENTRÉES	VENANT DE
1 ^{er} . Rencontre, p. Gaudais,	"	"
— Vengeur, p. Delisle,	"	"
— Ville-de-Saint-Servan, c. Dibard de la Ville-Tanet, sel.	Cadix.	
— Pigeon, p. Goron,	Lieux de pêche.	
— Entreprise, p. Chapdelaine,	"	"
— Reine-des-Anges, p. Lefevre,	"	"
— Flèche, p. Jean,	"	"
— Emilie, p. Coste,	"	"

Août.	SORTIES	ALLANT A
25. Active, p. Denis, sel.	Septembre.	Golfe.

1 ^{er} Mauve, c. Bourdaze,	VENANT DE
avec 86,989 kil. de morue sèche, ch. par M ^{me} veuve F. Lepomellec et fils, Cie G ^{le} Transatlantique, MM. Riottreau et fils, P. Beauteamps, P. Boitard et V. Lefrançois.	Boston.
2. Duc-de-Penthievre,	VENANT DE

2. Duc-de-Penthievre,	VENANT DE
avec 45,000 morues vertes, pesant 80,000 kil. ; 7 barriques huile de morue, pesant 1,750 kil. ; 40 colis issus de morue pesant 5,000 kil. ; 50 barriques de capelans salés pesant 12,500 kil. ; 1,026 madriers en sap mesurant 2,554 mètres carrés et 3 gaules propres à faire des basses vergues de navire, ch. par MM. Riottreau et fils.	Granville.

Navires étrangers.

Août.	ENTRÉES	VENANT DE
28. Harmony, c. Mac Pherson, charbon.	Cap Breton.	
31. Emma, c. Grooly, chaux, tabac.	Yarmouth.	

Août.	SORTIES	ALLANT A
31. Arab, c. Forest, lest.	Sydney.	

Navires expédiés pour les lieux de pêche :

Août.	VENANT DE
26. Dorothée, p. Laramandy.	
— Louis-Jean, p. Hebert.	
— Sensitive, p. Leceur.	
28. Neustrie, p. Lelorieux.	
— Hortense, p. Portier.	
— Providence, p. Berest.	
29. Mère-de-Famille, p. Richard.	
— Brunette, p. Paris.	
— Deux-Frères, p. Dagorne.	
— Deux-Sœurs, p. Besnard.	
— Gabrielle, p. Rouellé.	
— Aaron, p. Salomon.	
— Emilie, p. Piton.	
30. Trois-Frères, p. Goron.	
— Catalina, p. Thébaud.	
31. Marie-Louise, p. Richard.	
— Marie-Joseph n° 2, p. Brouard.	
— Perle, p. Simon.	
— Eugénie-Marie, p. Jean.	
— Volant, p. Baslet.	
— Mouette, p. Lessard.	

Septembre.

1 ^{er} Lucie, p. Legasse.	VENANT DE
— Vengeur, p. Delisle.	
— Pigeon, p. Goron.	
— Entreprise, p. Chapdelaine.	
— Reine-des-Anges, p. Lefevre.	
— Flèche, p. Jean.	
— Emilie, p. Coste.	

Navires sur rade.

Kepler, en charge, M. S., pour Bourbon.	
Anne-et-Lucie, en charge, M. V.	
Ville-de-Saint-Servan, en déchargeement.	
Charles-et-Marie, en charge, M. S. pour les Antilles.	
Eclair, c. Bénâtre, en charge, M. S. pour les Antilles.	
Marie-Suzanne, en déchargeement.	
Corolla, en charge, M. S.	
Adolphine, en charge, M. V.	

Navires attendus :

Victor-Eugène, c. Aubert, parti du Havre, le 24 juillet, 1868, pour Cadix et Saint-Pierre et Miquelon.	
Ernest-et-Maria, a dû partir de Granville, pour Saint-Pierre, dans la première quinzaine d'août dernier.	

La goëlette Harmonie, du poort de 23 tonneaux, armée à Saint-Pierre, par M. Gautier (Emmanuel), sous le commandement du sieur Coste (Alexandre), et montée par 8 hommes d'équipage a coulé sur le banc de Saint-Pierre, dans la nuit du 27 au 28 août dernier, par suite d'une voie d'eau considérable qui s'est déclarée à bord du bâtiment.

L'équipage s'est heureusement sauvé dans la chaloupe de pêche et est arrivé à Saint-Pierre, le 29 du même mois.

Le transport de l'Etat l'Abondance, qui a coulé dans la rade dans le coup de vent du 22 septembre 1866, a été relevé par un entrepreneur américain. Le 30 août, ce navire qu'on aurait certes jamais espéré revoir et qu'on avait cru entièrement démolie, a fait, à la surprise générale son entrée dans le Barachois, traîné à la remorque par les chaloupes à vapeur de la frégate la Sémiramis et du service du port. La coque de l'Abondance ne paraît pas avoir trop souffert du long séjour qu'elle a fait dans l'eau.

ANNONCES & AVIS