

# FEUILLE OFFICIELLE

DES

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

### PRIX DES ANNONCES:

payable d'avance.

UNE A SIX LIGNES. . . . . 3 fr.  
CHACQUE LIGNE AU-DESSUS. . . . 0 fr. 40 cent.  
Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

### CALENDRIER

Jeudi 25. S. Félix.

V. 26. S. Nestor. P L. L. 1<sup>er</sup>. S. Antonine.  
S. 27. S. Honorine. M. 2. S. Simplicie.  
D. 28. OCULI. S. Romain. M. 3. S. Camille.

### PRIX DE L'ABONNEMENT:

payable d'avance.

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

### PARTIE OFFICIELLE

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs les Préfets maritimes; Officiers généraux, supérieurs et autres commandant à la mer; Commissaires généraux de la marine; Commandants des colonies.

(2<sup>e</sup> direction: Personnel, 3<sup>e</sup> bureau: Equipages de la flotte).

Paris, le 7 octobre 1868.

Dispositions concernant les officiers-mariniers des équipages de la flotte appelés à exercer le commandement des petits bâtiments, gardes-côtes et autres attachés aux ports et aux divisions navales du littoral ou aux différentes stations locales des colonies.

Messieurs, aucune règle générale n'a été établie, jusqu'à ce jour, en ce qui concerne le choix des officiers-mariniers de la flotte, qui peuvent être appelés à exercer le commandement des petits bâtiments, gardes-côtes et autres attachés aux ports et aux divisions navales du littoral ou aux différentes stations locales. La période de temps pendant laquelle les officiers-mariniers pourvus de ces commandements peuvent les conserver n'a pas été non plus déterminée.

Il m'a paru nécessaire d'adopter à cet égard des règles uniformes de nature à garantir tout à la fois les intérêts du service et ceux des officiers-mariniers de la flotte.

En conséquence, j'ai arrêté les dispositions suivantes auxquelles il y aura lieu désormais de se conformer:

1<sup>o</sup> Les commandements dont ils'agit seront donnés à des premiers maîtres de manœuvre ou de timonerie désignés par le ministre, sur la proposition de l'autorité maritime sous les ordres de laquelle se trouvera placé le bâtiment. Le ministre pourra, d'ailleurs, exercer son choix même parmi les premiers maîtres de manœuvre ou de timonerie du cadre de maistrance qui n'auraient pas été proposés pour un commandement.

2<sup>o</sup> Par application du principe posé dans l'article 178 du décret du 5 juin 1856, et afin d'appeler un plus grand nombre de candidats à participer aux avantages de la position, la période de commandement ne pourra, à moins de circonstances exceptionnelles dont il me sera rendu compte, excéder trois années. A l'expiration de cette période, le premier maître sera débarqué et remplacé, conformément aux prescriptions du § n° 1 ci-dessus.

3<sup>o</sup> Les premiers maîtres de manœuvre et de timonerie de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe pourront être appelés indistinctement à exercer ces commandements. S'il est bon, en effet, d'assurer aux premiers maîtres âgés et méritants une récompense de leurs longs services, il y a également justice à ne pas exclure les premiers maîtres plus jeunes qui n'ont pas encore atteint la première classe de leur grade, et qui, au retour de campagnes longues et pénibles, trouveront dans les avantages qu'offre

cette position une compensation à leurs fatigues.

Les dispositions qui précèdent sont immédiatement exécutoires; vous devrez donc, chacun en ce qui vous concerne, m'adresser le plus tôt possible des propositions pour les commandements auxquels il y aurait lieu de pourvoir dès à présent.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies,

Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à MM. les Préfets maritimes, etc.

Paris, le 26 décembre 1868.

Frais de rapatriement. — Compétence du tribunal du lieu où le désarmement a été effectué. — L'obligation de l'armateur s'étend aux frets réalisés avant le naufrage.

Messieurs, le lougre le *Léon*, armé à Nantes, ayant fait naufrage au mois de janvier dernier en rivière de Seine, dans le quartier de Honfleur, où son désarmement a dû, par suite, être effectué, l'armateur de ce bâtiment a été invité à payer les frais de subsistance, d'entretien et de rapatriement de l'équipage. Ce négociant a refusé de satisfaire à cette demande, et, ayant été actionné devant le tribunal de commerce de Honfleur, il a soutenu: 1<sup>o</sup> Que le tribunal du port d'armement était seul compétent pour statuer sur la contestation; 2<sup>o</sup> que, au fond, l'actif de la liquidation du sauvetage ayant été absorbé par les charges, l'administration de la marine était sans droit pour lui réclamer le montant des dépenses de rapatriement sur la valeur des frets qu'il avait réalisés avant le naufrage.

Mais ce système de défense a été repoussé par les deux jugements du tribunal de Honfleur dont la teneur suit, et qui confirment la jurisprudence constante du département sur cette matière:

TRIBUNAL DE COMMERCE DE HONFLEUR.

Audience du 28 octobre 1868.

« Attendu que l'administration de la marine a le droit de réclamer de l'armateur le paiement des frais de rapatriement des hommes de l'équipage sur les frets perçus pendant le courant de l'année;

« Attendu que le paiement résultant de cette obligation doit avoir lieu, au lieu du désarmement du navire;

« Attendu que le navire le *Léon* a été désarmé à Honfleur; qu'aux termes du § 3 de l'article 420 du code de procédure civile, le tribunal de commerce de cette ville est donc compétent pour statuer sur la demande formée par l'administration contre X...;

« Attendu que toute partie qui succombe doit supporter les dépens (art. 130 du code de procédure civile);

» Par ces motifs le tribunal statuant en premier ressort, se déclare compétent et ordonne aux parties de plaider au fond;

« Condamne X... aux dépens de l'incident, et sur le fond le tribunal renvoie à huitaine.»

TRIBUNAL DE COMMERCE DE HONFLEUR.

Audience du 11 novembre 1868.

« Vu les articles 252 et suivants du code de commerce;

» Vu le décret du 7 avril 1860;

» Considérant que l'administration de la marine demande à X..., armateur du navire *Léon*, naufragé en Seine, 225 fr. 42 c. pour solde des frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage dudit navire;

» Considérant que X... oppose à cette demande une fin de non-recevoir tirée des articles 258 et 259 du code de commerce;

» Attendu que si, dans les articles 252 à 270, le législateur s'est occupé de la conduite du retour quand le voyage est commencé et interrompu par le fait des armateurs, capitaines ou affréteurs, et de l'indemnité due aux matelots congédiés sans cause valable, le code n'a rien statué sur le rapatriement après naufrage;

» Mais attendu que si les matelots contractent l'engagement d'effectuer le voyage projeté et de ramener le navire au port d'armement, l'armateur de son côté, s'oblige naturellement et forcément à rapatrier l'équipage, même après naufrage; que cette obligation n'est point subordonnée aux accidents du voyage, mais résulte de la nature même de l'engagement;

» Attendu que les articles 258 et 259 invoqués par X... ne sont pas applicables, s'agissant de frais de rapatriement et non de loyers;

» Attendu qu'en ce qui touche le rapatriement après naufrage, la solution des litiges ne doit être cherchée que dans les principes généraux du droit maritime et dans les dispositions spéciales à cet objet;

» Attendu que d'après ces principes, l'article 14 du décret du 7 avril 1860 met avec raison les frais dont il s'agit au procès, à la charge de l'armement des navires de commerce, et affecte, avec non moins d'équité, au paiement de ces frais l'ensemble de tous les frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement;

» Attendu que le décret précité, loin de statuer inconstitutionnellement par voie de disposition nouvelle sur une matière législative, n'a fait qu'exprimer une conséquence résultant déjà de la nature du contrat et des principes généraux du droit.

» Attendu qu'il est établi que les frets bruts gagnés par le navire *Léon* excèdent la somme réclamée à l'armateur;

» Attendu que toute partie qui succombe doit supporter les dépens;





PARTIE NON OFFICIELLE

» Par ces motifs, le tribunal, statuant en dernier ressort, condamne X... à payer à l'administration de la marine la somme de 225 fr. 42 c. qu'il lui doit pour frais de nourriture, de logement, de conduite, etc., de l'équipage du navire *Léon*; le condamne en outre aux intérêts de droit et aux dépens taxés et liquidés à la somme 13 fr. 90, comprenant le coût, l'assignation, etc., et aux dépens d'enregistrement de ce jugement. »  
Je vous invite, Messieurs, à prendre note de ces jugements pour les invoquer au besoin dans les cas de l'espèce.  
Recevez, etc.  
L'Amiral Ministre Secrétaire d'État de la marine et des colonies,  
Signé : RIGAULT DE GENOUILLY.

Paul, jaugeant 79 tonneaux et appartenant à la Compagnie générale transatlantique.  
Art. 2. Cette goëlette sera inscrite sur la matricule des bâtiments attachés à la colonie.  
Art. 3 L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera et déposé en minute au Contrôle colonial.  
Saint-Pierre, le 20 février 1869.  
Le Commandant p. i.,  
A. LE CLOS.  
Par le Commandant:  
L'Ordonnateur p. i.,  
D'HEUREUX.

ARRÊTÉ accordant un acte de francisation définitive, non valable dans les ports de la Métropole, à la goëlette de construction étrangère du nom de Paul.  
Saint-Pierre, le 20 février 1869.  
Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon.  
Vu l'article 1<sup>er</sup> § 3 et l'article 2 § 2 de l'arrêté du 17 juillet 1843, au sujet de la francisation des bâtiments dans la colonie;  
Vu la décision prise en conseil d'administration, le 2 août 1868, accordant un acte de francisation provisoire, non valable dans les ports de la Métropole, à la goëlette de construction étrangère du nom de *Paul*, jaugeant 79 tonneaux et appartenant à la Compagnie générale transatlantique;  
Vu la dépêche ministérielle du 18 décembre 1868 (Direction des colonies, 1<sup>er</sup> bureau), portant approbation de cette disposition et autorisant à la rendre définitive;  
Sur la proposition de l'Ordonnateur;  
AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:  
Article 1<sup>er</sup>. Il sera délivré un acte de francisation définitive, valable seulement pour le cabotage ou pour la pêche de la colonie, à la goëlette de construction étrangère du nom de

Par décision en date du 26 février 1869, prise en conseil d'administration, sur la proposition de l'Ordonnateur, le Commandant a accordé à la dame veuve Daruspe, la concession d'un terrain sis à Saint-Pierre, portant le n° 312 bis du plan cadastral: borné au nord par le n° 311 bis dudit plan; au sud par la rue Colbert; à l'est par le n° 312 du plan cadastral; à l'ouest par le n° 314 (concession Juin) et mesurant 147<sup>m</sup> c. 75.  
A la charge par la concessionnaire de verser 10 fr. au bureau de bienfaisance et de bâtir sur ledit terrain une maison d'habitation, dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

INSCRIPTION MARITIME.

Le Commissaire de l'inscription maritime rappelle aux propriétaires et patrons d'embarcations qu'aux termes de l'article 6 du décret du 19 mars 1852, le nom et le port d'attache de tout bâtiment ou embarcation exerçant une navigation maritime doivent être marqués à la poupe, en lettres blanches, sur fond noir; les lettres doivent avoir huit centimètres au moins de hauteur.  
Les chaloupes attachées aux bâtiments armés à la pêche ou au cabotage doivent porter les mêmes indications que lesdites goëlettes qu'elles desservent.

SERVICE DE LA POSTE AUX LETTRES.

TABEAU faisant ressortir les taxes à payer pour les lettres affranchies ou non affranchies: 1° Par la voie du commerce (C. régie par la loi du 3 mai 1853); 2° Par la voie anglaise (C. régie par la loi du 7 septembre 1863); 3° Taxes locales sur les lettres de ou pour l'étranger (C. régie par l'arrêté local du 1<sup>er</sup> mars 1854), comme suit:

1 <sup>o</sup>	VOIE DU COMMERCE (C. régie par la loi du 3 mai 1853).	TAXE DUE pour l'affranchissement.	TAXE DUE p. lettres non affranch.	OBSERVATIONS
	Jusqu'à 10 grammes .....	0 f. 30	0 f. 40	
	Au-dessus de 10 gr. jusqu'à 20 gr.....	0 50	0 70	
	Au-dessus de 20 gr. jusqu'à 100 gr.....	0 90	1 30	
	Au-dessus de 100 gr. jusqu'à 200 gr.....	1 70	2 50	
	Et ainsi de suite, en ajoutant de 100 grammes en 100 grammes 0 fr. 80 cent. pour les lettres affranchies et 1 fr. 20 pour celles non affranchies.			
2 <sup>o</sup>	VOIE ANGLAISE (C. régie par la loi du 7 septembre 1863).	TAXE DUE pour l'affranchissement.	TAXE DUE p. lettres non affranch.	OBSERVATIONS
	Jusqu'à 10 grammes .....	0 f. 80	0 f. 90	
	De 10 grammes à 20 grammes.....	1 60	1 80	
	Et ainsi de suite en ajoutant 0 fr. 80 cent. par 10 grammes ou fraction de 10 grammes pour les lettres affranchies et 0 fr. 90 cent. pour celles non affranchies.			
	IMPRIMÉS, JOURNAUX (affranchissement obligatoire). 0 fr. 12 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.	PAPIERS D'AFFAIRES (affranchissement obligatoire). 0 fr. 60 cent. par 200 gr. ou fraction de 200 gr.		
3 <sup>o</sup>	TAXES LOCALES Régies par l'arrêté du 1 <sup>er</sup> mars 1854.			
	LETTRES. 0 fr. 25 cent. par 10 gr. ou fraction de 10 gr.	IMPRIMÉS. 0 fr. 05 cent. par imprimé, journal, brochure, etc.		
	NOTA. — Ces dernières taxes sont obligatoires et doivent être acquittées en numéraire au départ comme à l'arrivée.			

Le Comptable de la poste aux lettres.  
E. DESNOUÉE.

Mercredi dernier, 17 février courant, une chaloupe appartenant au brik *l'Éclair*, montée par les nommés Gaillard, maître d'équipage, Morel, matelot, et Martin, novice, donnait la remorque à un chaland du bord, quand l'amarre vint à casser et l'embarcation, se trouvant engagée dans les glaçons, fut entraînée par les courants malgré les efforts des marins qui la montaient. Il était alors huit heures du soir, le poudrin tombait avec force, et le vent était très-violent. Vers dix heures les trois hommes perdirent de vue le phare de la pointe au Fanal.  
L'homme qui était à bord du chaland fut assez heureux pour regagner le navire et donna l'alarme; mais le temps ne permettant pas de mettre des embarcations à la mer, force fut au capitaine de *l'Éclair* d'attendre jusqu'au lendemain pour se mettre à la recherche de sa chaloupe. En effet, de grand matin, une embarcation de la Compagnie générale transatlantique parcourait la rade, et l'administration de la marine, informée de l'événement par le capitaine Bénâtre, prenait les mesures nécessaires pour envoyer à la recherche de ces marins. Deux embarcations de la goëlette stationnaire la *Mouche*, ainsi que la petite goëlette la *Lizzy*, parcoururent la baie toute la journée du 18, visitant les îlots de la rade, mais inutilement. Enfin, vers cinq heures du soir et au moment où tout espoir était perdu, deux pêcheurs de l'île Aux Chiens, les frères Ménard, revenant de Saint-Pierre dans leur wary, aperçurent au large une embarcation se dirigeant vers la passe du S.-E. Ils s'empresèrent de l'accoster et reconnurent le canot de *l'Éclair*, disparu la veille. Les trois matelots s'y trouvaient; ils n'avaient plus la force de nager tant ils étaient épuisés par la fatigue et le froid.  
Les frères Ménard s'embarquèrent aussitôt dans la chaloupe et, remorquant leur wary, conduisirent à bord de *l'Éclair* les malheureux que l'on croyait perdus et qui reçurent les soins urgents que réclamait leur situation.  
Nous publions ci-après le rapport adressé au Commissaire de l'Inscription maritime de Saint-Pierre, par M. Bénâtre, capitaine de *l'Éclair*, au sujet de cet événement:  
« Monsieur le Commissaire, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant que m'ont fait Gaillard, maître d'équipage, Morel, matelot, et Martin, novice, tous les trois embarqués à mon bord, relativement à leur déradage dans la nuit du 17 au 18 courant, et leur rencontre avec le wary qui les a aidés à rentrer au port dans cette dernière journée.  
» Entraînés par les glaces et un courant des plus violent entre le quai de l'Armée-d'Italie et la pointe au Fanal, nous perdîmes promptement de vue la dernière que masquaient le poudrin et le verglas qui tombaient en ce moment en abondance; il était environ dix heures lorsque nous perdîmes ce feu de vue.  
» Jusqu'à trois heures du matin, le 18, nous n'aperçûmes ni feux, ni terres; vers quatre heures nous aperçûmes le feu de Galantrie, notre estime nous en mettait à 7 ou 8 milles. A ce moment nous étions à peu près dégagés des glaces qui ne nous avaient pas quittés depuis le Barachois; nous primes nos avirons qui jusque-là nous avaient été inutiles. Jusqu'à 2 heures de l'après-midi, nous fîmes route sur la tour de Galantrie, mais vers cette heure, un énorme banc de brume nous cacha entièrement la terre.  
» Vingt à trente minutes plus tard la brume se dégagea et nous pûmes continuer notre route dans la direction que nous avions prise jusqu'alors, quoiqu'exténués de fatigue; la terre approchait, nous redoublâmes de courage et vers quatre heures du soir nous étions dans la passe du S.-E.  
» En dedans du rocher Bertrand nous aperçûmes un wary venant de Saint-Pierre, qui avait l'air de se diriger sur nous, nous ayant aperçus, il cessa de nager. Etant à portée de voix, il nous demanda si nous avions besoin de ses secours: la réponse ne



tarda pas à se faire, étant exténués de fatigue et privés de nourriture depuis vingt-quatre heures, nous lui demandâmes de nous remorquer jusqu'à bord de l'*Éclair*: le wary nous accosta et deux des hommes qui le montaient vinrent prendre notre place dans le canot; venant de faire une provision de pain en ville, il nous en fut distribué et un instant après nous montions à bord de notre navire.

» Voilà, Monsieur le Commissaire, le rapport qui m'a été fait par les trois hommes dont je vous avais annoncé la disparition dans les glaces, dans la nuit du 17 au 18 courant.

— On lit dans le *Figaro*:

» Vers l'année 1820, un navire quittait le port de Mahé, l'une des îles de l'archipel des Seychelles, en destination de Port-Louis, capitale de l'île Maurice.

» Quelques heures avant le départ, une mère et son fils âgé d'environ 7 ans, étaient venus prendre passage à bord de ce bâtiment, dont l'équipage, le capitaine excepté, se composait de dix nègres de la côte d'Afrique et de l'île de Madagascar.

» Le lendemain, le petit passager s'était déjà fait par son intelligence et sa gentillesse autant d'amis de tous ces hommes au teint d'ébène, mais au cœur d'or.

» Cependant, une nuit, le cri: « Au feu! » se fit entendre. Par un malheur resté complètement inexplicable, le feu s'était déclaré dans la cale du navire, et, malgré les efforts de tous, il fallu bientôt renoncer à l'espoir de se rendre maître de l'incendie. Le canot de sauvetage fut alors mis à la mer. Chacun vint y prendre sa place, et l'on s'éloigna au plus vite du lieu du sinistre.

» On naviguait ainsi depuis déjà plusieurs jours, lorsqu'un matin le capitaine s'aperçut que, malgré les privations, les maigres provisions qui avaient été embarquées étaient presque complètement épuisées. On était pour comble de malheur, encore bien éloigné de la terre promise! Ils étaient treize, ces infortunés, et la mort semblait inévitable pour tous! Alors les braves matelots se concertèrent entre eux.

» Quelques minutes s'étaient à peine écoulées, que l'un d'eux vint se prosterner devant la dame, implorant sa bénédiction, pour lui et ses malheureux compagnons. — Il allait se passer quelque chose de sublime! — Tous s'agenouillèrent et invoquèrent la miséricorde du Tout-Puissant! La prière terminée, huit de ces nègres, que le sort avait désignés, vinrent les larmes aux yeux, baiser les mains du *bon petit blanc*, leur ami, pour lequel ils sacrifiaient leur vie, puis entonnant en chœur un des chants plaintifs du pays natal, ils se précipitèrent dans les flots, qui les engloutirent pour toujours!

» Le canot, allégé d'une façon si lugubre, continua sa route, et bientôt les cinq malheureux, mourant de faim, de soif et de fatigue touchaient le sol hospitalier de l'île Maurice.

» Cet enfant que sa précoce intelligence et la douceur de son caractère sauvaient ainsi de la mort, c'était Félicien Mallefille, l'auteur du *Cœur et la Dot*, des *Sceptiques*, etc., qui vient de mourir.

#### RELATIONS DU CANADA AVEC LA FRANCE.

On lit dans le *Courrier des États-Unis*:

La jeune confédération canadienne déploie une activité de bon augure pour sa prospérité et son influence futures, à développer ses relations maritimes et commerciales avec les autres pays civilisés. C'est surtout vers l'établissement de relations directes avec la France que se tourne, depuis quelque temps, l'attention des hommes d'État, des économistes et des publicistes canadiens. Nous avons parlé, il y a quelques semaines, des mesures projetées dans le but d'attirer l'immigration française au Canada; nous trouvons aujourd'hui dans la *Minerve* l'exposé d'un autre projet dont nous souhaitons vivement la prompte réalisation.

Afin de rappeler à la France le souvenir du

Canada et d'attirer en ce pays quelques émigrants français de bon aloi, dit notre confrère montréalais, on a suggéré la pensée de renouer ou d'augmenter nos relations commerciales avec l'ancienne mère-patrie, et, au moyen des journaux de province, de faire circuler dans les départements des brochures établissant d'une manière exacte et précise les ressources du Canada, ses exportations, ses besoins, etc. Nous avons à proposer aujourd'hui un moyen beaucoup plus efficace pour atteindre ce but: ce serait d'envoyer une corvette canadienne, chargée des produits du pays, dans tous les ports de France. Si on ne connaît encore que sur le papier le résultat de la mission dispendieuse des commissaires canadiens aux Antilles, on connaît du moins le succès des excursions de l'amiral Farragut en Europe. Pourquoi ne pas essayer ce mode qui a si bien réussi à l'envoyé américain?

1° Pour la France, le Canada est un pays placé au bout du monde, de difficile accès et enfermé, pendant huit mois de l'année, dans des neiges impénétrables. Prouvons à cette grande nation, par une marche rapide, que Québec est plus rapproché de l'Europe que New-York et même que Boston, qu'en tout temps on peut aborder en Canada par la voie de Portland, en attendant que la route d'Halifax soit ouverte, et que cette neige qui fait si peur aux Européens, n'est nullement un obstacle à la circulation.

2° Pour la France, le canadien n'est plus qu'un sauvage civilisé qui a, tout au plus, quelques gouttes de sang français dans les veines. Ainsi dernièrement encore, M. Dussieux, de l'École de Saint-Cyr, dépeignait-il les canadiens, dans un ouvrage destiné à l'enseignement, sans qu'aucune voix en France se soit élevée pour le contredire. N'ayant aperçu sur ces places depuis 1760 que quelques sauvages avec des articles de leur façon, naturellement le français est porté à croire qu'il en est ainsi du reste de la nation, ou à peu près, et qu'on n'a pu l'induire en erreur sur ce point par des livres publiés au grand jour. Prouvons lui par une députation bien choisie, comme l'était celle du *d'Estrées* qui naguère nous faisait visite, que le canadien, par sa bonne mine, son intelligence et sa politesse, est aussi français à présent, qu'il l'était en 1760.

3° Pour la France, le Canada est toujours une sorte de Sibérie, où rien ne pousse, où rien ne vient, si ce n'est le Castor, une espèce de pays de chasse bon tout au plus, pour le commerce des fourrures. Prouvons à cette France oublieuse et trompée, par des échantillons de nos divers produits, que le Canada est tout aussi fertile et aussi riche que n'importe quel pays du monde, qu'il possède les plus belles forêts qu'il soit possible de trouver, qu'il donne du grain en abondance, qu'il renferme des mines précieuses de toutes sortes, et que son industrie et son commerce n'attendent plus que des bras vigoureux et des esprits expérimentés pour atteindre un dernier développement. Ainsi, sur cette même corvette, entassons comme spécimen et avec défense de vendre, si ce n'est au départ: bois, blés, cuirs, minerais, étoffes, ardoises, huiles, marbres, voitures, machines, etc.

4° Au Havre et à Cherbourg, on dit que nos bois sont inférieurs, et partant, impropres aux constructions, soit parce qu'ils se sont développés trop vite, soit parce qu'ils ont séjourné trop longtemps dans l'eau. Montrons aux puissants armateurs de ces villes aussi bien qu'à ceux de Brest, de Toulon, de Dunkerque, de Lorient, de Rochefort, etc., pièces en main, que notre chêne canadien ne le cède à aucun autre en solidité, que nos bois blancs peuvent servir à tous les usages, que notre noyer, notre merrisier, etc., sont d'une richesse qui ne peut être surpassée; qu'il en est de même de notre fer.

5° A Nantes et à Marseille, on croit que nos grains sont d'une qualité plus que douteuse, soit parce qu'on est persuadé que nous n'avons pas les bonnes espèces, soit parce qu'on s' imagine que ces grains n'ont pas eu le temps de mûrir. Montrons aux grands consommateurs de ces villes, aussi bien qu'à ceux de Rouen, de Lyon, de Toulouse, de Bordeaux, etc., qu'ils se trompent de tout au tout, et que les Américains, qui sont bons connaisseurs en ces matières, sont les premiers à les apprécier, en les enlevant sur nos marchés; que la même chose

a lieu pour le beurre, le fromage et autres comestibles de première nécessité.

6° A Quimper, à Saint-Malo, à Dieppe, à Calais, à Boulogne, à Granville, etc., on se vante d'avoir exploité toutes les pêcheries possibles. Montrons aux vieux marins de ces cités que les pêcheries canadiennes n'ont pas encore été beaucoup explorées, et qu'en tout cas, elles ont été inépuisables; que dans le voisinage il se trouve des mines de charbon capables, aussi bien que la tourbe de nos forêts, d'alimenter les plus nombreuses escadres.

En un mot, étalons toutes nos ressources devant ces cités maritimes et jusqu'au centre de l'Empire français. Disposons-les dans le vaisseau, avec ordre et symétrie, sans rien laisser à l'arbitraire. Cette vue, la vue de nos marins canadiens, les explications verbales ou imprimées qu'ils donneront de chaque chose, feront plus d'impression sur les hommes positifs que tous les écrits du monde. Introduits à ces maîtres de l'industrie et du commerce par les consuls, recommandés à ces derniers par notre consul français, résidant à Québec, et, au besoin, par notre propre gouvernement, ces jeunes gens recevront partout le meilleur accueil et pourront s'en revenir avec la certitude d'avoir fait faire un grand pas au Canada, leur patrie.

N° 37. — 25 DÉCEMBRE 1868.

### AVIS AUX NAVIGATEURS

#### ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

##### MANCHE

(Côtes nord de France).

*Éclairage de la rivière de Trieux*

(Côtes-du-Nord).

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics prévient les navigateurs qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1869, la direction à suivre pour pénétrer dans l'intérieur de la rivière de Trieux (Côtes-du-Nord) sera signalée par les deux feux ci-dessous:

1. FEU D'AVANT. — Il sera *fixe rouge*, élevé de 12 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 6 milles entre le N. 17° E. et le S. 17° O.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles.

Il sera placé sur l'extrémité de la presqu'île de Coat-Mer devant une fenêtre de la maison des gardiens, et élevé de 5 mètres au-dessus du sol. Sa position est donnée par 48° 48' 20" N., 5° 25' 55" O.

2. FEU D'AMONT. — Il sera *fixe rouge*, élevé de 46 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 8 milles dans un espace angulaire de 12° à droite et à gauche de la direction (S. 39° O.) signalée par les deux feux.

L'appareil d'éclairage sera catoptrique.

Le phare sera une tourelle en maçonnerie, carrée, peinte en blanc, élevée de 3 mètres au foyer de la lumière, et placée à 660 mètres au S. 39° O. du précédent.

INSTRUCTIONS. — En venant du large pour entrer en rivière, on suivra d'abord l'alignement donné par les deux feux scintillants de la roche de la Croix et de Bodic; arrivé près du premier, on viendra un peu au S.-O. pour se ranger dans l'alignement des deux feux rouges, qui seront d'ailleurs en vue, et cet alignement conduira jusqu'au mouillage de Coat-Mer.

Les relèvements sont vrais. Variation: 20° 54' N.-O. en 1868.

Voyez la série C, n° 135; les cartes n° 831, 832, 879, 882, 970, et l'instruction n° 203, page 411.

*Feux d'entrée de la Rille, et du canal endigué de la Seine (Seine).*

Également, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1869, le feu provisoire de l'embouchure de la Rille sera remplacé par un feu plus puissant.





Le nouveau feu sera *fixe rouge*, élevé de 10 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 7 milles.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

Le feu sera établi au sommet d'une construction en charpente, élevée de 12 mètres au-dessus de la digue; elle est placée à l'intersection de la digue gauche de la Seine et de la digue droite de la Rille, et sa position est donnée par 49° 26' 16" N., 1° 57' 54" O.

A la même époque, le feu blanc allumé à titre provisoire sur l'extrémité de la digue Nord de la Seine sera pourvu d'un appareil lenticulaire.

Le nouveau feu sera élevé de 2<sup>m</sup>60 au-dessus du niveau des plus hautes mers, de 4<sup>m</sup>60 au-dessus de la digue, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 5 milles.

Voyez la série C, n° 53, 54, et les cartes n° 945, 949 et 2088.

#### MER MÉDITERRANÉE (Côte sud de France).

Feux d'entrée du port de Cette (Hérault).

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics prévient les navigateurs qu'à partir du 15 janvier 1869, l'entrée du port de Cette (Hérault), sera signalée par deux nouveaux feux placés, l'un sur le musoir N.-E. du brise-lame, l'autre sur l'extrémité de la jetée de Frontignan.

Le feu du brise-lame sera *fixe rouge*, élevé de 14 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, visible d'une distance de 7 milles avec une atmosphère claire.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

Il sera placé au sommet d'une tourelle en tôle, peinte en blanc, élevée de 6 mètres au-dessus du couronnement du brise-lame, et sa position est donnée par 43° 23' 48" N., 1° 22' 16" E.

Le feu de la jetée de Frontignan sera *fixe rouge*, élevé de 13<sup>m</sup>50 au-dessus de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 7 milles.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

Le feu sera établi au sommet d'une tourelle en tôle, élevé de 10 mètres au-dessus de la jetée, peinte en blanc et placée à 240 mètres au N. 47° O. du feu précédent.

A la même date, on supprimera les deux fanaux que l'on allume actuellement sur la citadelle de Richelieu.

Les relèvements sont vrais. Variation : 17° N.-O. en 1869.

Voyez la série D, n° 108, et les cartes n° 1134, 1244, 1303 et 2474.

Le chef du service des instructions,  
A. LE GRAS.

## EPHÉMÉRIDES.

### FÉVRIER.

25. — 1861. — Prise des lignes de Ki-Hoa sur les Annamites par le vice-amiral Charner.  
26. — 1844. — Rétablissement du protectorat de la France sur l'île de Tahiti et ses dépendances.  
27. — 1779. — La frégate la COURAGEUSE s'empare du corsaire de Bristol le VAILLANT.  
28. — 1809. — Prise de la frégate anglaise la PROSERPINE par la PÉNELOPE et la PAULINE, commandants Dubourdieu et de Montfort.

### MARS.

- 1<sup>er</sup>. — 1815. — Débarquement de l'EMPEREUR NAPOLEON I<sup>er</sup> au golfe Jouan, près de Cannes.  
2. — 1814. — Prise d'un corsaire anglais par le DUC-DE-DALMATIE, de Calais.  
3. — 1677. — Combat de Tabajo entre l'amiral Jean d'Estrées et une escadre hollandaise, qui est presque entièrement détruite.

## POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Arbutus*, est partie pour Halifax avec les dépêches de la colonie, pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le samedi 20 du courant, à 10 heures du matin.

## ÉTAT CIVIL.

### MARIAGE.

- 17 février. — Démasson (Chéri-Pierre), charpentier, âgé de 29 ans, avec Hervy (Elisa), couturière âgée de 19 ans.

### DÉCÈS.

- 17 février. — Imatz (Jeanne), blanchisseuse, âgée de 35 ans, née à Hendaye (Basses-Pyrénées).

## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Février ENTRÉE VENANT DE  
18. Violette, c. Guillaume, lest et march. Martinique.

Février SORTIE. ALLANT A  
20 Arbutus, p. Gautier, Halifax.

#### BÂTIMENTS ÉTRANGERS.

Février ENTRÉES VENANT DE  
20. Elisabeth, c. Geogéins, bois à brûler, baie de Fortune.  
— Anne, c. Bane, bois à brûler, baie de Fortune.  
22. Jempe, c. Pade, harengs, baie de Fortune.  
— Mary, c. Willian, harengs, baie de Fortune.  
— Marguerite, c. John-Penn, harengs, baie de Fortune.

#### EN RELACHE.

20. Marsedait, c. Palsans.  
22. Ema, c. Jabegarel.

La VIOLETTE est arrivée de Saint-Pierre (Martinique), le 18, à 4 heures du soir, après une dure traversée, pendant laquelle l'équipage et le navire ont eu beaucoup à souffrir, ainsi que le constate le rapport de mer du capitaine Guillaume, que nous reproduisons ci-après :  
Je suis parti de Saint-Pierre (Martinique), le 22

janvier, le navire en parfait état de navigabilité, sur lest et quelques marchandises à destination des îles Saint-Pierre et Miquelon. Le 23, débouqué entre les îles Mont-Serrat et Antigua, avec des vents d'Est. J'ai eu beau temps jusqu'au 1<sup>er</sup> février; dans la nuit j'ai essuyé un ouragan devant lequel j'ai mis en fuite, j'ai perdu presque totalement une misaine; pris la cape le 2, avec des vents de N.-O., grande brise; le 4, les vents S.-O., fait route jusqu'au 5. Latitude 40° 30', longitude 58° 53'. A partir de ce jour je n'ai eu que des temps épouvantables; le 11 février, à minuit, accoré; resté dans cette position 25 minutes, fuyant devant le temps; j'ai perdu là ma deuxième misaine; les vents variaient du S.-O. au N.-O. avec grêle et neige. Le 15, le vent a pris au S.-E.; j'ai fait route et sondé sur le banc de Saint-Pierre, le 17, par 30 brasses d'eau; le vent prenant à l'ouest de la glace, j'ai mis en capé jusqu'à 5 heures où le temps s'est adouci et m'a permis de faire de la voile; j'ai aperçu Miquelon à 8 heures et le cap Noir à 11 heures.

A partir du jour de l'accotage le navire a fait constamment 11 et 12 pouces d'eau à l'heure; forcé de pomper continuellement. Le 13 courant, le navire faisant davantage d'eau, l'équipage m'a manifesté le désir de relâcher au premier port voisin; j'ai fait tous les efforts possibles pour atteindre Saint-Pierre, mon port de destination, où j'ai été assez heureux pour y arriver le 18, à 4 heures du soir.

Nous apprenons par ce navire les prix de vente à la Martinique du PASCAL : il a obtenu 24 fr. 25 pour GB et 14 fr. 65 pour PP.

La VIOLETTE a vendu 25 fr. GB et 17 fr. PP.

Les frets étaient pour le Havre à 40 fr. 50.

Les tafias valaient 35 fr.; les sucres d'usine 40 fr. 42 les 50 kil; les mélasses 1 fr. 05.

Le VICTOR-EUGÈNE est sorti du Barachois le 24 et a mouillé en rade; il est en partance pour la Martinique.

Ce navire chargé par MM. Victor Lefrançois, veuve Le Pomellec et fils, la C<sup>ie</sup> G<sup>ie</sup> transatlantique et P. Beaumonts, emporte 160.029 kil. morue sèche et 162 fûts hareng salé, pesant 20.331 kil.  
J. L.

## ANNONCES & AVIS

### A LOUER.

La maison de M<sup>me</sup> v<sup>e</sup> THORN, située auprès de la Glacière, ainsi que ses terrains, situés rues Joinville et Granchain.

S'adresser à M<sup>me</sup> v<sup>e</sup> THORN ou à M. R. O. SHEEHAN.

### EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

## CALENDRIER

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix : 50 centimes.

## TABLEAU POSTAL

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix : 50 centimes.

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 17 au 23 février 1869.

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.				
17	738	735	4 0	4 0	5 0	0 0	S.-O.	Fraicheur.	Entièrement couvert.	Pluie et brume toute la journée.
18	749	749	3 0	6 5	6 5	— 1 0	O.-S.-O.	Petite brise.	Très-nuageux.	Neige à 6 h. du m. — Pl. à 9 h. du soir.
19	742	746	3 0	2 5	3 0	0 0	O.	Idem.	Nuageux.	—
20	752	760	1 0	0 5	1 0	— 3 0	N.-E.-N.-O.	Idem.	Idem.	Neige à 6 heures du matin
21	764	763	3 0	0 5	4 0	— 3 5	O.-S.-O.	Calme.	Entièrement couvert.	Neige dans la journée.
22	757	757	— 3 0	— 1 5	— 0 5	— 4 0	N.-E.-N.	Jolie Brise.	Nuageux.	—
23	756	750	4 0	4 8	5 0	0 0	O.-S.-O.	Fraicheur.	Entièrement couvert.	Neige jusqu'à 10 h. du m. — Pl. toute l'après-midi.