

FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES :

payable d'avance.

L'NE 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.
Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIER

Jeudi 10. S^e Diane. N. L.

V. 11. S. Barnabé.	L. 14. S ^e Digne.
S. 12. S ^e Olympe.	M. 15. S ^e Léonide.
D. 13. S ^e Aquiline.	M. 16. S ^e Juliette.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

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

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

PARTIE OFFICIELLE

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs les Préfets maritimes, Chefs du service de la marine et Commissaires de l'Inscription maritime. — (3^e direction : Services administratifs, 1^{er} bureau : Inscription maritime et Police de la navigation).

Paris, le 1^{er} avril 1869.

L'obligation de rapatrier un marin entraîne celle de transporter les effets à son usage. — Notification d'un jugement du tribunal de commerce du Havre.

Messieurs, le tribunal de commerce du Havre a rendu, le 11 décembre 1868, un jugement qui tranche une difficulté toute spéciale en matière de rapatriement. Il s'agissait de savoir si l'obligation pour un capitaine, légalement requis par un consul, de rapatrier un marin délaissé à l'étranger, entraîne celle de transporter le coffre et les effets à l'usage de ce marin et si le capitaine doit demeurer responsable de la perte de ces objets occasionnée par le défaut de précautions suffisantes.

Le tribunal s'est prononcé avec raison pour l'affirmative par un jugement conçu en ces termes :

« Vu l'exploit introductif d'instance, par lequel Courseul réclame à Lemonnier 600 fr. pour perte de son coffre ;

» Attendu qu'il est constant, en fait, que Courseul, marin naufragé, a été rapatrié, le 25 octobre dernier, par ordre de M. le Consul de France à Hambourg, à bord du navire *Lucien*, capitaine Lemonnier, et y a porté son coffre ;

» Que ce coffre a été par lui déposé sur le pont du navire, sur l'ordre du maître d'équipage, qui a annoncé l'intention de le faire placer dans la petite cale d'avant, mais l'a réellement fait déposer dans un canot installé sur le tillac ;

» Qu'un coup de mer a, dans la nuit suivante, enlevé le canot avec ce qu'il contenait ;

» Attendu qu'aux termes de l'article 222 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge ; qu'aux termes de l'article 229 du même Code, il répond de tout dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il avait chargées sur le tillac sans le consentement par écrit du chargeur ;

» Que ces dispositions sont évidemment applicables aux effets de celui qui prend passage à bord d'un navire ; que ne le fussent-elles pas, le passager pourrait encore invoquer l'article 103 du Code de commerce, qui déclare le voiturier garant de la perte des objets à transporter, et embrasse, dans la généralité de ses termes, ceux qui se chargent de transporter, par terre ou par eau, des personnes ou des choses ;

» Attendu que vainement le capitaine argue de la modicité de la somme à lui allouée comme prix du passage pour soutenir qu'il

n'était tenu que de transporter le matelot naufragé et non ses effets, que n'ayant rien reçu pour rémunération du transport du coffre, il ne saurait être responsable de sa perte ;

» Attendu que cette prétention est inadmissible, l'obligation de rapatrier le matelot naufragé emportant, comme accessoire nécessaire, celle de ramener avec lui les effets à son usage ;

» Attendu que la somme réclamée par le demandeur est exagérée, puisque, interrogé par le tribunal, il a reconnu qu'il portait sur lui ses meilleurs effets, et que le tribunal a par devers lui les éléments d'appréciation de l'indemnité qui doit lui être allouée :

» Par ces motifs,

» Le tribunal, jugeant en dernier ressort, fixe à la somme de 100 francs, de laquelle seront déduits les 50 francs qu'il a déjà reçus des armateurs de la *Gabrielle*, l'indemnité due à Courseul, à titre de réparation de la perte de son coffre, le déclarant mal fondé à plus prétendre ; condamne Lemonnier à lui payer cette somme avec intérêts de droit et dépens. »

Je vous invite, Messieurs, à prendre note de ce jugement pour l'invoquer en cas de besoin.

Recevez, etc.,

L'amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies.

Signé : RIGAULT DE GENOUILLY.

ARRÊTÉ qui fixe les allocations pour l'éclairage des différents établissements de la colonie.

Saint-Pierre, le 29 mai 1869.

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

Considérant qu'aucune disposition locale n'a, jusqu'à ce jour, déterminé les allocations à faire pour l'éclairage des différents établissements de la colonie ;

Attendu qu'il convient de statuer à cet égard ;

Vu le procès-verbal de la commission

nommée par décision du 21 avril 1869 ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur ;

Le Conseil d'administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Art. 1^{er}. Les consommations à faire dans la colonie pour les différents établissements, tant à la charge du service *Colonial* que du service *Local*, sont fixées conformément au tarif ci-joint.

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

Saint-Pierre, le 29 mai 1869.

V. CREN.

Par le Commandant :
L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

DÉSIGNATION DES BATIMENTS.	NOMBRE de becs.	NOMBRE de falots.
<i>Service colonial.</i>		
Hôpital militaire.	2	»
Caserne de l'artillerie	1 (1)	»
Caserne de la Compagnie de discipline.	1	2 (2)
<i>Service local.</i>		
Caserne de gendarmerie.	1	»
Poste de gendarmerie { à l'île aux Chiens.	»	1
à Langlade	»	1
à Miquelon	»	1
Prison de Saint-Pierre.	»	1
Bureau du Commissaire de police.	»	1

Fixations des quantités de combustible.

Il sera fourni par bec d'éclairage :

0 fr. 40 de schiste, du 1^{er} octobre au 1^{er} avril, par jour.
0 fr. 25 de schiste, du 1^{er} avril au 1^{er} octobre, par jour.
1 mètre 00 de meche, par bec.

Par falot et par mois :

1 kilog. de chandelle à chaque poste de gendarmerie.
Pour la prison : 1 kilog. de chandelle, du 1^{er} avril au 1^{er} octobre.
1 kilog. 500 de chandelle, du 1^{er} octobre au 1^{er} avril.
1 kilog. de bougie au bureau du Commissaire de police.

MARINE ET COLONIES.

AVIS.

Le 12 juin 1869, à deux heures de relevée, il sera procédé, par les soins de M. l'Ordonnateur de la colonie, assisté du Commissaire aux travaux, à l'adjudication de la fourniture du sable et des pierres à bâtir nécessaires au service des ponts et chaussées, du 12 juin 1869 au 1^{er} janvier 1871.

Le cahier des charges est déposé au détail des travaux, où les intéressés pourront en prendre connaissance pendant les heures ordinaires d'ouverture des bureaux.

PARTIE NON OFFICIELLE

La Société centrale de sauvetage des naufragés a tenu aujourd'hui sa quatrième assemblée générale annuelle à l'hôtel de la Société impériale et centrale d'horticulture. A deux heures un quart, l'amiral Rigault de Genouilly, président de la Société, ministre de la marine et des colonies, est monté au fauteuil. A ses

(1) Le combustible nécessaire est fourni par le corps.

(2) Il sera fourni, pour l'éclairage des corridors, deux fanaux d'applique, qui seront alimentés par le corps (masse générale d'entretien).



côtés ont pris place MM. Gressier, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics; Béhic, sénateur; le duc de Bassano, grand Chambellan de l'Empereur; le duc de Clermont-Tonnerre, Théodore Gudin, vice-président de la Société; le vice-amiral baron de la Roncière le Noury, président du comité d'administration. Sur l'estrade se trouvaient la plupart des membres du conseil d'administration.

En ouvrant la séance, l'amiral Rigault de Genouilly a prononcé le discours suivant, qui a été plusieurs fois interrompu par les plus vifs applaudissements:

« Mesdames et Messieurs, nous vous remercions de l'intérêt dont vous avez bien voulu témoigner en faveur de la Société du sauvetage, en venant assister à son assemblée générale. Permettez-nous d'ailleurs de vous dire que cet intérêt est bien légitime. Si, en effet, jamais œuvre a mérité les sympathies des cœurs généreux, c'est bien cette œuvre du sauvetage à la fois humanitaire et chrétienne: humanitaire, car dans ses secours elle ne connaît pas d'étrangers; chrétienne, car elle est profondément marquée du sceau de l'évangélique fraternité.

» Bien jeune encore en France, notre Société a déjà grandi; elle se développerait plus vite encore, si, plus ardents, ceux qui nous apprécient faisaient des efforts plus soutenus pour nous assurer le concours de nouveaux adhérents. Beaucoup de bien reste encore à faire; car la Société, lorsqu'elle a commencé, a trouvé, sauf sur quelques points privilégiés, nos côtes dans un dénûment absolu de moyens de sauvetage.

» Je ne veux pas rappeler ces temps néfastes, déjà loin de nous, où le naufragé était traité presque en ennemi, où ses dépouilles étaient disputées par d'avidés mains; mais il y a peu d'années encore, nous avons eu le douloureux spectacle d'équipages périssant tout entiers sur nos rivages, sans qu'il fut possible de leur porter secours; nous avons vu, sur des navires portant de nombreux passagers, des cargaisons humaines englouties tout entières par l'Océan, sans que rien pût être tenté pour les disputer à la mer en fuite. Ces hécatombes humaines n'étaient-elles pas un lugubre et terrifiant reproche à notre inertie, à notre incurie en matière de sauvetage? Cet état déplorable a cessé en partie, aucun effort ne sera épargné pour qu'il disparaisse sur toutes nos côtes, pour que ce pays si renommé par son hospitalité, tende partout une main secourable aux navigateurs en danger. En cette utile tâche, nous serons secondés par les pouvoirs publics, qui, en toutes circonstances s'inspirent fidèlement des pensées généreuses de l'Empereur; nous serons soutenus par l'Impératrice, notre auguste et bienveillante protectrice, qui cherche tous les moyens de faire le bien.

» Mais, je le répète, tous ces efforts seraient vains, le but définitif ne serait point atteint, si l'initiative individuelle ne nous venait en aide; nous lui faisons donc un nouvel et pressant appel, avec l'espoir que cet appel sera entendu.

» L'honorable rapporteur choisi par le comité vous dira tout à l'heure les progrès réalisés depuis notre dernière réunion, les faits accomplis; il vous dira combien de fils rendus à leurs mères, combien d'époux rendus à leurs femmes, combien de citoyens rendus à leur patrie par nos braves sauveteurs des côtes. Ces braves et chers associés apportent à l'œuvre commune le tribut de leur indomptable courage, le tribut de leur énergie à lutter contre la tempête. Point de périls pour eux lorsqu'il s'agit de sauver leurs semblables. Honneur à ces vaillants! et qu'un témoignage public d'estime et de gratitude aille les trouver dans ces modestes demeures d'où leur regard veille pour nous sur les tourmentes de l'Océan.

» Encore un mot de reconnaissance; il s'a-

dresse aux éminents services rendus à l'œuvre par le capitaine de vaisseau Albert, l'inspecteur de la société, l'organisateur sur toutes nos côtes des postes de sauvetage et qui, dans ces rudes travaux, a compromis gravement une santé déjà fatiguée par ses longs services dans la marine de l'État. A cet homme de bien, à ce dévoué coopérateur de l'œuvre, il était dû une expression de gratitude de la Société et c'est avec bonheur que je m'en rends l'interprète.

» J'ai fini, je vous ai dit brièvement, mesdames et messieurs, le but à atteindre, je vous ai indiqué le chemin, suivez-nous, marchons ensemble à l'accomplissement de cette œuvre de sauvetage, sous cette bannière du bien public, dont la belle légende vous présente ces mots: Humanité, progrès, civilisation!

» La France de l'Empire est grande et forte; conquérons ce résultat précieux à tous les nobles cœurs; que sous une forme nouvelle, et c'est la seule qui lui manque, elle se montre une fois de plus humaine et secourable aux malheureux. »

L'amiral président a ensuite donné la parole à M. Dumoustier de Fréduilly, chef de division au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, rapporteur du conseil d'administration à l'assemblée générale.

Après la lecture de ce rapport, dont les principaux et les plus émouvants passages ont été accueillis par des bravos unanimes, la séance a été suspendue pendant quelques instants; puis l'amiral président a invité M. Emmery, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à donner connaissance à l'assemblée du rapport sur les comptes de l'exercice 1868 et sur le projet de budget pour 1869.

Cette intéressante séance s'est terminée à quatre heures et demie, et chacun s'est retiré sous l'impression des émotions qu'avaient fait naître les récits de sauvetage contenus dans l'éloquent rapport de M. Dumoustier.

Une nombreuse et brillante assemblée se pressait à cette réunion. Beaucoup de dames témoignaient par leur présence de l'intérêt que leur inspire l'œuvre du sauvetage des naufragés. On remarquait principalement, parmi les personnes présentes, M^{me} la princesse Julie Bonaparte M^{me} l'amirale Romain-Desfossés, M^{me} la baronne de La Roncière le Noury, M^{me} Labrousse, M^{me} Lafon de Ladebat, M^{me} la marquise de Montaignac, etc., etc., les vice-amiraux Paris, Lafon de Ladebat et Jaurès; MM. de Lafrignais, inspecteur général du génie maritime; le baron Cloquet, membre de l'institut; le contre-amiral Likhatchof de la suite de l'empereur de Russie; M. Gréhan, consul du roi de Siam; M. Lemoine, président de la Société humaine de Calais, etc.

(Journal officiel de l'Empire français).

Nous extrayons la relation suivante des *Annales du sauvetage des naufragés* (année 1869, mois d'avril):

Canot de Saint-Malo. — La tempête du 20 mars a sévi avec une violence extrême dans les parages de Saint-Malo et sur la rade de Saint-Malo et de Dinard, où se trouvaient une quinzaine de navires portant de nombreux matelots et passagers près à faire route pour la côte ouest de Terre-Neuve. Les deux bricks le *Glaneur* et le *Jules* avaient à bord, à eux deux, 85 personnes. Dès le 19 au soir ils avaient commencé à chasser. Le sacrifice de leurs mâtures fait à propos les empêcha d'être jetés à la côte, mais ils talonnèrent toute la nuit et le *Glaneur* signala une voie d'eau. A la pointe du jour, le canot de sauvetage fut mis à l'eau et sortit immédiatement sous la conduite du sieur Chouette, son patron.

Arrivé au vent des navires, il mouilla son ancre et se laissa culer sur ses avirons pour accoster le *Glaneur*. La mer était excessive-

ment grosse, la manœuvre du transbordement des hommes offrait les plus grandes difficultés. Après avoir pris un premier chargement de marins, le sieur Chouette se disposait à rentrer dans le port pour le déposer à terre, lorsque le vapeur le *Duguay-Trouin*, capitaine Pintedevin, qui avait chauffé à six heures du matin pour se porter au secours des bâtiments en détresse, arriva sur lieux et mouilla au vent à une petite encablure. Le canot de sauvetage l'accosta et y déposa son monde. Le capitaine Pintedevin et le patron Chouette s'entendirent alors pour établir entre le vapeur et les navires en péril un va-et-vient au moyen d'une corde; le canot de sauvetage s'en servit très-utilement. Il fallut faire cinq voyages pour transborder tout le monde à bord du bateau à vapeur. Il n'y eut pas d'autre accident qu'un homme qui tomba à la mer, mais il fut immédiatement recueilli. Le canot de sauvetage rentra ensuite au port, ainsi que le *Duguay-Trouin*, qui déposa sur le quai son précieux chargement.

Les mères, les filles, les épouses s'empressaient au-devant des naufragés et pleuraient de joie en les embrassant.

Ce sauvetage, accompli avec un grand sang-froid et beaucoup de dévouement, fait le plus grand honneur aux équipages du canot et du bateau à vapeur.

L'équipage du canot de sauvetage se composait de: Chouette, patron; Coupart, sous-patron; Lagain et Richard, brigadiers; Poidevin, Guillier, Thaize, Zezequel, Choupeaux, Lemoine, Rolin, Bouge, canotiers.

Une indemnité supplémentaire a été allouée à l'équipage par le Comité de la Société de sauvetage de Saint-Malo et de Saint-Servan; de son côté, le Comité central, dans sa séance du 20 mars, a décerné une médaille d'honneur en argent au canot de sauvetage, et une médaille de bronze au patron Chouette.

— Jamais les œuvres d'un souverain n'avaient été réunies et publiées de son vivant. Il n'appartenait qu'à Napoléon III de se livrer ainsi au jugement de ses contemporains.

Les quatre premiers volumes des *Œuvres de Napoléon III*, publiés il y a quelques années sont dans toutes les bibliothèques. Embrassant les sujets les plus divers, ces écrits s'adressent en effet aux fonctionnaires publics comme aux gens du monde, aux magistrats comme à l'armée, aux princes de l'Eglise comme aux simples prêtres.

Le cinquième volume des *Œuvres de l'Empereur* vient de paraître chez l'éditeur Henri Plon. Dans cette publication, l'intérêt va toujours croissant. Les fécondes années auxquelles elle se rapporte lui donnent une importance qui n'échappera à aucun esprit sérieux. Le lecteur sera heureux de trouver dans ce volume un beau portrait de l'Empereur dû au savant burin de M. Morse; c'est la reproduction fidèle de la noble peinture de Flandrin.

(Journal officiel de l'Empire français).

— L'hiver de 1869. — D'après une note de M. Renou, un de nos plus compétents météorologistes, l'hiver qui vient de finir est le plus remarquable qu'on connaisse par l'élévation de sa température moyenne. Elle est de 6° 65. Or, les trois hivers les plus chauds du siècle étaient: ceux de 1822, 1828 et 1834, dont les températures moyennes étaient: 6° 0, 6° 0 et 6° 27. Plus anciennement, on ne trouve que l'hiver de 1796, qui approche par sa température de celui de 1869. La basse température survenue en janvier est une analogie de plus entre cet hiver et l'hiver dernier.

Cet abaissement ne s'était pas produit durant les autres hivers chauds mentionnés ci-dessus. M. Renou fait remarquer que depuis la grande perturbation de 1859 et de 1860, les années sont plus chaudes, plus claires et

plus sèches, la pression barométrique plus élevée que d'habitude. Selon lui, ces anomalies ne peuvent manquer de trouver prochainement une compensation; l'avant-dernier hiver correspond bien à celui 1827; le dernier à 1828; tout annonce donc que nous devons avoir, vers 1871, un grand hiver analogue à celui de 1829-30. (Courrier du Havre).

— L'administration du Bureau Veritas de Paris vient de publier son troisième bulletin maritime de l'année 1869. Ce bulletin constate que le nombre des navires perdus totalement pendant le mois de mars dernier, s'est élevé à 299, savoir: 124 navires anglais, 58 français, 32 allemands du Nord, 15 américains, 13 italiens, 9 grecs, 9 norvégiens, 6 autrichiens et 33 navires de différents pavillons.

Dont 16 vapeurs, 7 navires condamnés, 20 navires supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles.

Le nombre des navires perdus en janvier 1869, s'élevait à. 230

Le nombre des navires perdus en février. 238

En y ajoutant ceux perdus en mars, soit. 299

On a un total de. 767 navires perdus totalement du 1^{er} janvier au 31 mars 1869.

Pendant la même période, en 1866, ce nombre était de. 947

Pendant la même période de 1867, ce nombre était de. 902

Pendant la même période, en 1868, ce nombre était de. 681

(Journal officiel de l'Empire français).

— Les ports de Londres et de Liverpool. — Voici quel est le mouvement commercial du port de Londres dans le courant d'une année moyenne.

Il entre dans ce port: 8,000 bâtiments à voiles, jaugeant 2 millions de tonneaux, et 3,000 bâtiments à vapeur jaugeant 1 million de tonneaux. En tout, 11,000 bâtiments jaugeant 3 millions de tonneaux.

Il en sort: 5,000 bâtiments à voiles et 2,000 bâtiments à vapeur. En tout: 7,000 bâtiments. Pour l'entrée et la sortie, le total est donc de 18,000 bâtiments.

Si considérable que soit ce mouvement, il est encore surpassé par celui de Liverpool, qui présente un total de 24,000 navires par an et de 8 millions de tonneaux.

Ce port exporte pour une valeur de près de 2 milliards de francs de produits anglais, c'est-à-dire presque la moitié de l'exportation totale de l'Angleterre. (Union des Deux-Villes).

— Un navire suédois, voyageant dans l'archipel des Hébrides, a été témoin d'un phénomène remarquable.

Ces îles, situées à l'Ouest de l'Ecosse, sont ordinairement couvertes de neige, leur position étant entre les cinquante-sixième et cinquante-neuvième degrés de latitude Nord et les huitième et dixième degrés de longitude Ouest.

Le navire suédois, se trouvant dans ces parages dans le courant du mois de décembre dernier, longeait de très-près la côte de l'île de Bute. La surface de cette petite île paraissait couverte d'un linéol blanc.

Rien de plus naturel pour l'équipage que de voir, à cette époque de l'année, l'île en question ensevelie sous la neige; mais la surprise fut extrême lorsque, vers trois heures du soir, le navire ayant tiré un coup de canon, on vit la prétendue couche de neige se soulever et se disperser dans les airs en une quantité de flocons tellement innombrables, que le jour en était obscurci.

Voici l'explication de ce phénomène:

Les Hébrides sont fréquentées, pendant l'hiver,

par des essaims d'oiseaux de mer qui viennent s'y reposer et dont le plumage est d'un blanc éclatant. Le nombre de ces volatiles ne saurait être évalué que par milliers. Ils s'abattent par essaims pressés les uns contre les autres, et l'on peut voir, au déclin du jour, le spectacle fantastique de leur gigantesque réseau se déployant au-dessus d'une île, puis descendant lentement sur sa surface, qu'il recouvre littéralement.

C'est le phénomène auquel a assisté l'équipage de ce navire suédois.

(Courrier du Havre).

— Voici un fait inouï et qui prouve jusqu'à quel point l'énergie et la volonté peuvent faire de l'homme un être puissant.

Au mois d'août 1863, le navire *Adelina-Eliza*, commandé par le capitaine Speken, partait de Bordeaux, faisant route pour Hong-Kong.

Un mois après, un bâtiment français l'apprent dans les parages du Cap de Bonne-Espérance, puis on n'en entendit plus parler. On supposa, malheureusement avec trop de raison, que l'*Adelina* était perdue.

Par un miracle, nous savons aujourd'hui comment ce navire a péri et ce que sont devenus ceux qui le montaient.

Assailli par une horrible tempête dans l'Océan indien, l'*Adelina-Eliza* fut rejetée loin de sa route, et poussée par les vents, elle courut en pleine Océanie. Après avoir lutté pendant un mois contre le mauvais temps avec un navire démanté et dont le gouvernail fonctionnait à peine, le capitaine et l'équipage virent arriver enfin le bon temps, — lorsque l'*Adelina-Eliza* toucha sur un banc de corail, et ce fut à peine si les malheureux matelots et leur chef épuisés eurent le temps de s'embarquer dans la chaloupe. Il était nuit noire.

Au petit jour, les naufragés qui avaient navigué au hasard, se trouvèrent au milieu d'une baie charmante. Ils se crurent sauvés, abordèrent et voulurent prendre quelque repos. Une heure après, ils étaient entourés de cannibales et faits prisonniers.

Orze hommes, dont le capitaine, furent successivement mangés. Les trois autres, par une cause que nous ignorons encore, parvinrent, non sans peine, à s'échapper des mains des anthropophages. Mais dans quel état! l'un, Georges Samazan, avait un bras entièrement coupé et un œil arraché. Ses deux compagnons se trouvaient dans un état d'épuisement complet.

Ils gagnèrent un point isolé de l'île, trouvèrent une pirogue et s'embarquèrent, aimant mieux servir de pâture aux requins, qu'aux anthropophages. Heureusement, ils se trouvaient dans un archipel dont les îlots sont assez rapprochés.

Passant d'un point à un autre, ils s'éloignaient le plus possible de la terre où leurs compagnons avaient trouvé la mort et quelle mort! Enfin les deux compagnons de Georges Samazan moururent d'épuisement.

Il resta seul, mutilé et sans aucun espoir sur un frêle esquif. Son courage ne l'abandonna pourtant pas. Il dirigea, tant bien que mal sa pirogue, abordant de temps à autre sur les îlots pour reprendre de nouvelles forces et se nourrissant de coquillages et de racines.... mais un jour, il arriva à la dernière île et ne trouva plus devant lui que l'immensité de l'Océan.

Alors avec une patience dont on a peu d'exemple, il se mit à construire un radeau — ce travail gigantesque lui prit une année — puis il se lança de nouveau sur la mer.

L'intrépide naufragé fut rejeté sur une côte; voyant l'impossibilité de tenir la mer, il résolut d'avancer dans les terres. Il gravit une montagne, traversa un désert et retomba au milieu de sauvages. Il réussit encore à leur échapper... il s'enfuit par des forêts impraticables ne sachant où il se dirigeait. Enfin la Providence

récompensa ses efforts. Après avoir couru mille dangers, les pieds dévorés par les insectes, le visage ensanglanté par les piqûres des maringouins, il trouva des blancs qui lui prodiguèrent les soins que réclamait son état. Il avait traversé toute l'Amérique à pied, il avait marché pendant 3 ans.

Il s'embarqua alors sur un petit trois-mâts portugais et revint en Europe. Mais à son arrivée il a été obligé d'entrer dans un hôpital et c'est de là qu'il a pu faire parvenir à sa famille, qui le croyait perdu, un télégramme annonçant son retour. (Idem).

— La comète de 1819 et 1858. — La comète de 1819 et de 1858 a été vue avant-hier soir à Paris, à neuf heures une minute. M. G.-A. Tremeschini, qui l'a observée des hauteurs de Belleville, écrit ce qui suit à l'*Opinion Nationale*:

« Cette comète, invisible à l'œil nu, exige un grossissement de 70 diamètres au moins pour paraître suffisamment distincte, c'est pourquoi j'ai eu beaucoup de peine à en découvrir la position, car ma *Méridienne sidérale* étant pourvue d'une lunette relativement faible, et ma grande lunette se trouvant isolée il m'a fallu arranger une combinaison d'ensemble entre ces deux instruments pour me rendre profitables les données scientifiques publiées dans le dernier Bulletin de l'Association scientifique de France, d'après M. Winneckes, de Carlsruhe.

Ayant supposé que beaucoup d'*astronomes-amateurs* pourraient se trouver dans des conditions encore moins favorables, c'est-à-dire manquer des instruments nécessaires pour relever les positions angulaires d'un astre, je ne crois point inutile de leur communiquer quelques renseignements ayant pour but de leur indiquer plusieurs points de repère célestes capables de les guider suffisamment, pourvu qu'ils aient à leur disposition une simple lunette d'un pouvoir assez grossissant.

» Voici les quelques points de repère indiquant la place du ciel où j'ai rencontré la comète:

» L'angle formé par une ligne partant de l'étoile *Rugulus* et se dirigeant un peu à l'ouest de l'étoile *Polaire*, et une seconde ligne parallèle à l'équateur partant à trois degrés au-dessus de l'étoile *Castor* des Gémeaux, et se rencontrant avec la première; en d'autres termes, au point précis du ciel qui correspond à un tiers de la distance qui sépare l'étoile *Delta* de l'étoile *Gamma*, de la constellation du Petit Lion.

» La comète est extrêmement ténue, elle ressemble à une petite nébuleuse très-peu oblongue de sept à huit minutes de diamètre. » (Idem).

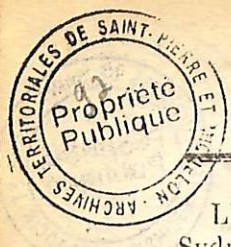
EPHÉMÉRIDES.

JUIN.

10. — 1780. — Prise d'un cutter anglais par la frégate la *Gloire*, commandant de Baize.
11. — 1765. — Bombardement de Salé par l'escadre de Duchaffault de Besné.
12. — 1830. — Bombardement du fort de Sidi-Ferruch par le vice-amiral Duperré.
13. — 1798. — Prise de Malte par le vice-amiral Bruys.
14. — 1830. — Débarquement de l'armée française à Sidi-Ferruch, sous la protection de l'escadre du vice-amiral Duperré.
15. — 1697. — Bombardement de Barcelone par l'escadre du comte d'Estrées.
16. — 1779. — Prise de l'île Saint-Vincent par le lieutenant de vaisseau Trolong du Romain.

POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur l'*Estafette*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de St-Pierre, le dimanche 6 juin, à 9 heures du matin, avec la malle d'Europe du 22 mai.



L'avis à vapeur l'*Estafette* partira pour Sydney, avec les dépêches de la colonie, pour les États-Unis et l'Europe, le dimanche 13 du courant.

On recevra à la poste, samedi jusqu'à 6 heures du soir, les lettres affranchies en numéraire au guichet du bureau.

Les lettres affranchies en timbres-poste pourront être jetées dans la boîte supplémentaire de la rue Joinville, jusqu'à 8 heures 3/4 et dans la boîte du bureau de la poste jusqu'à 9 heures précises.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

8 juin. — Chaignon (Joseph-Léon).

MARIAGE.

3 juin. — Serre (Lassagne-Ferdinand), gendarme, avec Bolt (Anne), domestique.

DÉCÈS.

2 juin. — Frémont (Marie-Amélie), âgée de 15 mois, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

3 juin. — Josseaume (Mathurin-Eugène), âgé de 7 mois, né à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

6 juin. — Lebuffe (Anne-Perrine), veuve Louis Fouchard, 62 ans, née à la Luzerne (Manche), sans profession.

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

ENTRÉES.

L'avis à vapeur postal l'*Estafette*, commandé par M. Tournour, lieutenant de vaisseau, a mouillé dans le port de Saint-Pierre le 6 juin 1869, venant de Sydney.

BATIMENTS DU COMMERCE

Juin.	ENTRÉES	VENANT DE
2.	Jeune-Charles, c. Paumier, scl.	Granville.
--	Minnée, c. Seviou, bois de construction.	Liverpool.
3.	Sunbeam, c. MacIntyre, pommes de terre.	cap Breton.
--	Eagle, c. Sioim, pommes de terre.	cap Breton.
--	T. Bagley, c. Master, div. march.	Yarmouth.
5.	Olive-Branch, c. Bonnell, div. march.	Saint-Jean.
--	Minnée, c. Campbell, div. march.	cap Breton.
8.	Annette, c. Marin, scl.	St-Martin (Ile de Ré).
9.	Ark, c. Fourgeron, div. march.	Boston.

Juin. Des lieux de pêche:

2.	Rigolette.	7.	Jeune-Auguste.
--	Saint-Augustin.	--	Lucie.
--	Vague.	--	Eugénie.
5.	Sophie.	--	Emile-Edouard.
--	Louis.	--	Catherine.
7.	Etoile-des-mers.	--	Eugénie-Marie.
--	Reine-Blanche.	8.	François-Arago.
--	Charles-Henry.	--	Ella.

Juin. EN RELACHE.

2.	Marguerite, c. Trelan.	Banquereau.
5.	Jim-Aloque, c. Mauter.	cap Nord.

Juin.	SORTIES	ALLANT A
3.	Ida, c. Mac Donald, lest.	Sydney.
--	Catherine, c. Mac Donald, lest.	Sydney.
--	T. Bagley, c. Master, lest.	Halifax.
4.	Harmony, c. Mac Kae, lest.	Sydney.
--	Jane-Otis, c. Jones, lest.	Sydney.
5.	Cygnat, c. , lest.	Sydney.
--	Edwin, c. La Source, lest.	Sydney.
7.	Sunbeam, c. Mac Intyre, lest.	Sydney.
8.	Gibsey, c. Forbes, lest.	Sydney.
--	Eagle, c. Sioim, lest.	Sydney.
--	Minnée, c. Campbell.	Sydney.
9.	Molière, c. Olhagaray, avec 260,377 kilog. de morue sèche, ch. par la Cie Gl ^e transatlantique et MM. Beust père et fils, Lemoine et V. Lefrançois.	Réunion.

Le capelan a fait son apparition sur la côte anglaise; hier plusieurs bateaux, avec de pleins chargements, nous sont arrivés: les prix étaient, le matin, à 8 et 10 francs; mais la brise de N.-E. qui s'est levée vers trois heures du soir, a permis à une soixantaine de gallopers de gagner la rade. Aussi ne se vendait-il plus, vers six heures du soir, que 1 fr. 50 et 1 fr. la barrique. Aujourd'hui le prix reste à 2 fr.; et comme le vent se maintient à l'E. jolie brise, il est probable que les quelques navires arrivés de pêche se boîteront à très-bon compte.

Il faut donc espérer que, pour la deuxième pêche, nous ne verrons pas nos navires partir avec des 2,500 et 3,600 francs de boîtte, ni surtout nous revenir avec des 8 et 10,000 morues, comme il arrive à la plus grande partie en première pêche.

Il en est cependant qui font exception: ainsi l'*Arsène*, capitaine Giraud, a rapporté 27,000 du Grand-Banc. La goëlette *Marion* est revenue du Banquereau avec 33,000 morues. La *Mère-de-Famille*, aussi de notre port, a été rencontrée dernièrement sur le banc de Saint-Pierre, pêchant 1,200 par marée.

Ces résultats, sans être très-brillants, sont néanmoins assez avantageux; mais, comme nous l'avons dit, ce ne sont malheureusement que des exceptions.

On ne parle pas encore de vente de rogues et issues; il en est de même des huiles; cela se comprend facilement, en présence du peu de produits obtenus jusqu'à ce jour.

A. P.

ANNONCES & AVIS

A VENDRE SUR SAISIE.

A l'audience publique du tribunal civil des îles Saint-Pierre et Miquelon,

La goëlette *Louis-Jean*, de Saint-Pierre, du port de quinze tonneaux cinquante-six centièmes, ancrée au port de Saint-Pierre, avec ses accessoires, désignés dans le cahier des charges aux clauses et conditions auxquelles sera consentie la vente, lequel cahier des charges est déposé au greffe dudit tribunal.

La saisie a été faite au nom des s^{rs} Folquet et fils, négociants, demeurant à Saint-Pierre.

Cette saisie a été faite en outre pour une somme capitale de trois mille six cent soixante-quinze francs quatre-vingt-onze centimes, dont

la condamnation a été prononcée contre les sieurs Démasson (Chéry) et Hébert (Charles), armateurs, demeurant à Saint-Pierre, au profit desdits Folquet, par jugement du tribunal de commerce de Saint-Pierre, en date du cinq octobre dernier; les sieurs Folquet, ont fait élection de domicile en leurs demeures respectives, à Saint-Pierre.

Les enchères seront reçues sur la mise à prix de six cents francs, ci . . . 600 fr.

Les enchères seront reçues aux audiences des 12, 21 et 30 juin, à une heure du soir, au palais de justice, à S^t-Pierre, dans la salle des criées dudit tribunal, devant M. Charles Salomon, juge impérial.

L'adjudication sera prononcée à la troisième audience du 30 dudit mois.

Fait et rédigé par nous, Greffier soussigné, ce jour 9 juin 1869.

Le Greffier,
F. ANTHOINE.

A VENDRE

DE GRÉ A GRÉ

A l'île Aux Chiens.

L'habitation Ouesl Letourneur (Edmond), située dans une des meilleures positions de l'île, comprenant:

De vastes magasins, cabanes de pêcheurs, salines, maison d'habitation, jardin, belles graves et belles échoueries.

Le tout ensemble ou par lots.

Facilité de paiement.

S'adresser, pour traiter, à son fonde de pouvoir, à l'île Aux Chiens.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 10 au 16 juin 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
JUIN	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 10	8 12	8 31	2 29	2 49
Vend. 11	8 51	9 11	3 09	3 29
Sam. 12	9 31	9 52	3 49	4 11
Dim. 13	10 34	10 37	4 27	4 35
Lundi 14	11 01	11 26	4 57	5 21
Mardi 15	11 52	0 20	5 47	6 14
Merc. 16	0 51	1 22	6 43	7 14

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 2 au 8 juin 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.				
2	755 5	758	8 0	10 0	14 0	3 5	N.-O.	4	Brume lég.	—
3	764	760	8 8	12 0	15 0	4 0	N.-O.	3	Cum.	—
4	763	762 5	8 6	10 0	13 0	4 5	N.-E.	1	Brume lég.	—
5	764	762	8 2	6 0	10 0	4 0	N.-E.	0	Couvert.	Brume.
6	761	760	7 4	8 0	10 0	5 0	E.	1	Nimb.	Pluie et brume.
7	760 8	760 8	7 0	14 0	15 0	4 0	S.-E.	1	Cum-Nimb-Str.	Temps couvert le matin.
8	760	759 8	8 0	7 0	10 0	4 2	E.-N.-E.	1	Nimb.	Brume et pluie.