



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.
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 5. S. Abel.

V. 6. Transfig. N. S.	L. 9. S. Domitien.
S. 7. S. Albert. N. L.	M. 10. S ^e Astérie.
D. 8. S ^e Agape.	M. 11. S ^e Suzanne.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

payable d'avance.

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

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

PARTIE OFFICIELLE

Par décision de l'Ordonnateur en date du 1^{er} août courant, M. Frappaz, commis de marine, a été appelé à diriger le détail des Approvisionnements et Travaux, en remplacement de M. Omnès, employé du même grade, chargé d'autres fonctions.

PARTIE NON OFFICIELLE

DISTRIBUTIONS DE PRIX.

L'année scolaire est maintenant close pour toutes nos institutions. Les distributions de prix qui la terminent ont eu lieu la semaine dernière : ouverte jeudi, à la Salle d'Asile, cette série de jours de fête a pris fin dimanche, à la grande satisfaction des élèves de l'école des Frères de Ploërmel, qui ont reçu ce jour là la clé des champs.

Nous n'essaierons pas de rendre un compte exact de tout ce qui a pu nous frapper dans ces intéressantes réunions ; chacun connaît trop bien, autour de nous, la nature des idées qu'elle ne peuvent manquer d'éveiller, pour qu'il soit utile d'insister sur ce point. Nous ne pourrions d'ailleurs nous acquitter convenablement de cette tâche qu'en reproduisant les paroles touchantes qu'a prononcées M. le Commandant de la colonie, samedi, à la distribution des prix du Pensionnat des dames de Saint-Joseph, si nous nous trouvions en mesure de le faire ; mais nous devons nous borner à rappeler l'impression qu'elles ont produites et que personne n'a encore oubliée.

Un mot encore, avant de terminer, pour rendre hommage au bon goût, à l'élégance déployée dans toutes ces fêtes. Depuis longtemps, d'ailleurs, nous sommes accoutumé à admirer le merveilleux parti que l'on sait tirer, en toute occasion, du peu de ressources qu'offre ce pays ; mais nos compliments n'en sont pas moins acquis à ceux dont l'esprit ingénieux sait ainsi suppléer à l'insuffisance des moyens.

PURGES D'HYPOTHÉQUES LÉGALES.

Par acte sous seing-privé en date des 8 et 22 juillet 1869.

Les propriétaires dénommés ci-après ont cédé à la colonie les parcelles de terrains nécessaires à l'élargissement des rues de la ville de Saint-Pierre, aux conditions ci-après :

R.-M. Frehill, sur la propriété située rue Lamentin, 19 ^{me} 50 pour le prix de.....	390 fr. 00
Michel Arnaud, sur la propriété située rue Granchain, 6 ^{me} 67 pour le prix de.....	100 fr. 05

Extrait d'un ouvrage publié sous le titre *Progrès de la France sous le gouvernement impérial.*

MARINE.

Progrès accomplis dans le matériel de la flotte française. — Le progrès accompli dans le matériel de la flotte française, de 1851 à 1868, peut se résumer dans deux grandes transformations successives dont la France a eu l'initiative, et dont le succès a été tellement décisif, que les autres nations se sont empressées de les adopter.

Vaisseaux à hélice. — La première consiste dans la création de vaisseaux de guerre à hélice à grande vitesse. *Le Napoléon*, portant 90 canons et muni d'une force de 800 chevaux, en a été le premier type ⁽¹⁾.

Vaisseaux cuirassés. — La seconde, due à l'initiative personnelle de l'Empereur, consiste dans l'application de cuirasses en fer aux bâtiments de combat, afin de les mettre à même de résister au choc de la nouvelle artillerie à canons rayés.

Batteries flottantes. — Cette réforme, entreprise dans les premiers mois de 1854, ne put être utilisée dans la guerre contre la Russie. Mais la construction de batteries flottantes impénétrables, qui avait été commencée en même temps et sous l'empire de la même idée, put rendre dès cette époque d'importants services. Ces batteries contribuèrent puissamment à la prise de Bomarsund. Dans la mer Noire, trois batteries, *la Lave*, *la Tonnante* et *la Dévastation*, purent démanteler le fort de Kinburn, que n'auraient osé approcher les anciens navires en bois.

Frégates cuirassées. — Les batteries flottantes cuirassées laissaient à désirer au point de vue nautique, à cause de la nécessité où l'on se trouvait de les remorquer jusqu'à près des forts qu'elles devaient attaquer. Le problème fut résolu, en 1857, par la création de frégates cuirassées, impénétrables à l'artillerie, capables de porter des approvisionnements pour une longue traversée, et réunissant à ces avantages la vitesse à vapeur et

(1) La supériorité de ce nouveau modèle se manifesta d'une manière éclatante dans la journée du 22 octobre 1853, au début de la guerre de Crimée. Lorsque les escadres alliées reçurent l'ordre de franchir les Dardanelles, *le Napoléon* prit à la remorque le vaisseau à trois-ponts *la Ville-de-Paris*, portant le pavillon de l'amiral Hamelin, et refoula sans difficulté le vent et le courant contraires. *Le Charlemagne*, construit sur le dernier modèle des vaisseaux français à voiles et transformé par l'addition d'une machine de 400 chevaux, fut contraint, pour passer, d'abandonner la remorque du *Valmy*. La frégate *le Mogador*, de 500 chevaux, qui amena le vaisseau *l'Iéna*, ne put franchir le détroit qu'à 9 heures du soir, et il fallut au *Valmy*, ainsi qu'à toute l'escadre anglaise (bâtiments à voiles et bâtiments mixtes), attendre toute une semaine un vent favorable, ayant de pouvoir aller rejoindre l'escadre française.

des qualités giratoires au moins égales à celle des vaisseaux rapides du type *Napoléon*.

L'Empereur avait travaillé lui-même aux plans et modèles de ce nouveau genre de navires, et avait tenu à ce que les expériences préliminaires sur les divers systèmes de cuirasses se fissent à Vincennes sous ses yeux.

Des perfectionnements successifs furent apportés à ce nouveau modèle, particulièrement au point de vue de la vitesse, et *la Flandre*, qui en marque aujourd'hui le dernier type, mesure à la vapeur seule une vitesse de 14 noeuds 3.

Vaisseaux et corvettes cuirassés à épervon. — La construction de vaisseaux et de corvettes cuirassés à épervon était poursuivie en même temps et donnait les plus brillants résultats. En 1867, le Gouvernement a acheté en Amérique deux bâtiments cuirassés, de modèles tout particuliers, et dont l'un surtout est d'une puissance remarquable. C'est *le Dundeeberg*, depuis nommé *le Rochambeau*, qui, à la suite d'améliorations exécutées à Cherbourg, a pu fournir une vitesse de 15 noeuds

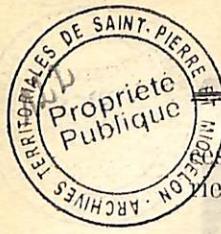
Garde-côtes à tours et à épervon. — Concuramment à la construction de navires de combat destinés à opérer au large, le Département de la marine a créé une classe de navires cuirassés affectés spécialement à la défense des côtes et des ports. Ce sont les gardes-côtes, à tours et à épervon, dont le premier modèle, *le Taureau*, a été expérimenté avec succès en 1866.

Petites batteries flottantes. — Il a été construit aussi, à la demande de l'Empereur, lors de la guerre d'Italie, un certain nombre de petites batteries flottantes cuirassées, propres à opérer sur les lacs et les rivières, et pouvant se démonter de manière à être transportées en caisses sur les chemins de fer. Le prompt résultat de la campagne n'a pas permis de les utiliser. Elles ont été réintégrées dans nos magasins et complétées depuis par quelques modèles du même genre.

Avisos et navires de transport. — La construction de la flotte cuirassée n'a pas fait perdre de vue l'importance des avisos et des navires de transport.

Dans la classe des avisos, les modèles ont été perfectionnés de plus en plus, dans le but surtout d'augmenter la vitesse, qui est le principal moyen d'action de ce genre de navires. Notre première aviso rapide à roues, *l'Aigle*, a obtenu aux essais une vitesse de 14 noeuds. Les modèles d'avisos rapides qui ont suivi sont à hélice, et le premier d'entre eux a atteint 15 noeuds.

De petits bâtiments de flottille, démontables à l'instar des batteries cuirassées, ont été construits. Plusieurs ont été transportés en Cochinchine, où ils rendent de grands servi-



ess sur les fleuves et les arroyos de l'intérieur.

Une flotte de transports à vapeur, dont le programme a été sanctionné par un décret du 23 novembre 1857, comprend aujourd'hui, en sus de la flotte de combat, un nombre de bâtiments capable de porter une armée de 40,000 hommes avec tout son matériel et 12,000 chevaux.

Machines marines. Combustible. — Les machines marines ont été l'objet d'améliorations importantes. Elles ont été ramenées à un système uniforme, en vue de faciliter les approvisionnements, les rechanges et la manœuvre des mécaniciens. Grâce à des perfectionnements successifs, la consommation du combustible aux essais, qui était, en 1851, de 2 kilogrammes par heure et par cheval effectif, n'est plus aujourd'hui que de 1 kil. 40.

Jusqu'en 1859, le charbon d'origine anglaise était presque exclusivement employé dans la marine française, tant commerciale que militaire. Le charbon français paraissait impraticable, au point que les fabricants de machines stipulaient toujours dans leurs marchés que les essais se feraient au charbon anglais. Le Département de la marine s'est attaché à faire cesser un état de choses qui pouvait placer un jour la flotte française dans une situation dangereuse, si le charbon venait à être assimilé à la contrebande de guerre. Des expériences ont été poursuivies sur les diverses natures de charbons français, et la forme de nos chaudières a été remaniée. Ces efforts ont été couronnés d'un plein succès. Le charbon français est seul en usage aujourd'hui dans la flotte. L'accroissement de dépense est presque nul : il atteint à peine 25 à 30,000 fr. sur une consommation annuelle de plus de 6 millions (1).

Effectif de la marine militaire en 1851 et aujourd'hui. — Sans entrer dans le détail comparatif de l'effectif actuel et de celui qui existait au 1^{er} janvier 1852, on peut se faire une idée de l'immense progrès accompli dans le matériel de notre flotte par les chiffres suivants :

	En 1851.	En 1868.
Bâtiments cuirassés à flot . . .	Néant	50 (2)
Bâtiments à hélice (non cuirassés)	14	230
Bâtiments à roues	95	51
Bâtiments à voiles	211	99
TOTAL GÉNÉRAL	320	430

Dans ces chiffres ne sont pas compris les bâtiments en chantier, dont l'importance est actuellement considérable.

(A Continuer).

L'empereur, accompagné du général de Failly, est allé hier soir, vers 5 heures, visiter les modèles du grand pont sur la Manche, au dépôt des marbres.

M. Boutet, l'auteur du projet, a expliqué à Sa Majesté les différents détails d'exécution.

L'empereur, voulant s'assurer de la résistance du système, est monté sur un petit pont modèle, et a paru très-étonné de la rigidité incroyable qu'il possède en tous sens et de la légèreté relative d'une petite locomotive et de son tender réduit à l'échelle du pont.

L'empereur a examiné ensuite le petit pont

(1) Ce progrès a été en même temps des plus favorables à nos houillères et à notre marine marchande. Les transports de charbon de Dunkerque seulement aux divers ports militaires de l'Empire, occupent par an près de 500 bâtiments de cabotage; et, pour l'envoi du charbon français à nos dépôts des colonies, le Département de la Marine affrète chaque année de 180 à 200 navires, portant de 50 à 70,000 tonnes de combustible pris dans nos ports.

(2) *Détail des bâtiments à vapeur cuirassés.*

Vaisseaux et frégates cuirassés	16
Corvettes cuirassées	5
Garde-côtes	3
Batteries flottantes, pour rades et côtes . . .	15
Batteries flottantes démontables, pour rivières .	11
Total	50

destiné au collège de Vervins (Aisne), et a monté sur la grande passerelle, qui est presque terminée, et qui doit relier la promenade de Senlis au chemin de fer. Puis Sa Majesté a examiné la manière de fabriquer les câbles et les tresses, et a interrogé M. Boutet avec beaucoup d'intérêt sur la facilité d'exécution et sur la grande économie qui résultera de l'application de son système pour tous les ponts en général.

L'empereur, en partant, est entré dans les bureaux pour voir les grands plans du pont projeté sur la Manche, que l'auteur lui a expliqués dans tous leurs détails.

Sa Majesté a posé quelques questions sur la dilatation et l'oxydation du métal, sur le moyen de vérifier la forme du lit de la mer pour la pose des piles et pour rétablir leur niveau, au cas où le sol présenterait des irrégularités, questions qui ont prouvé qu'elle comprenait parfaitement le projet et qu'elle connaissait le projet à fond.

Sa Majesté a vivement félicité M. Boutet et lui a recommandé de lui envoyer ses plans et sa brochure dès qu'elle serait publiée.

M. Boutet a profité de l'occasion pour présenter à l'empereur M. Porteu, chef d'escadron de l'artillerie de marine en retraite, le promoteur d'un grand pont devant relier les villes de Saint-Malo et de Saint-Servan à Dinard, sur la Rance, lequel, arrivé de la veille pour s'entendre avec M. Boutet, se trouvait justement aux ateliers en ce moment.

L'empereur a accueilli avec beaucoup de bienveillance M. Porteu, qui lui a expliqué tous les avantages qui résulteront de la construction de ce pont, qui n'aura pas moins d'un kilomètre de longueur, reposant sur une seule pile s'appuyant sur le rocher de Bizeux. M. Boutet a montré à l'empereur les plans dudit pont, comportant la voie ferrée, une route carrossable et des trottoirs pour les piétons, le tout sur une largeur de vingt mètres. Sa Majesté a dit que ce serait une belle application du système Boutet, et a engagé M. Porteu à lui faire remettre le mémoire qu'il a rédigé sur le projet dès qu'il sera imprimé.

(Liberté.)

Tout le monde ne sait pas assez que les substances dont on se sert pour donner une couleur artificielle aux objets de parure, d'ornement et de décoration sont généralement toxiques comme celles dont on fait usage dans la peinture, et qu'il est dangereux d'accepter inconsidérément du commerce certains articles de modes ou de fantaisie, tels que fleurs artificielles, robes de gaz ou de tarlatane imprimées, papiers de tenture et papiers de couleur, car, le plus souvent, les couleurs éclatantes qui les font préférer sont des composés de plomb, de cuivre et d'arsenic très-déleteres, pouvant produire des accidents et des malheurs irréparables.

L'industrie fait de louables efforts pour remplacer les couleurs toxiques par des couleurs salubres, et nous avons des résultats à constater. A Grenelle, une fabrique vient de produire deux nouvelles couleurs à base de zinc, le jaune et le vert, ne présentant aucun danger pour la santé, ainsi qu'il a été reconnu par le conseil de salubrité, et ces deux couleurs, en différentes nuances très-agréables et très-solides, sont applicables à la fabrication des papiers peints et des papiers de couleur, à l'impression des étoffes, aux fleurs artificielles et à la peinture. Les inventeurs ont complété ces résultats en établissant leurs produits à un prix commercial au moins aussi modéré que celui de couleurs dangereuses, dont on doit désirer la disparition.

(Journal officiel.)

M. Alexandre Stewart, le plus riche négociant de New-York, était arrivé tout jeune aux États-Unis. Il fit d'abord le métier de col-

porteur et, par sa régularité, son économie, son instinct des affaires, il acquit bientôt une fortune considérable, qui ne fit que s'augmenter. Le président Grant l'avait choisi pour ministre des finances; une difficulté s'opposa à ce choix. Une loi de 1798 défendait à tout commerçant de remplir une charge publique. M. Stewart avait offert de consacrer en œuvres charitables tout le profit de sa maison de commerce pendant tout le temps qu'il resterait en fonctions. Il faisait ainsi annuellement le sacrifice de plusieurs millions. Le Sénat n'ayant pas admis cet arrangement, M. Stewart a laissé l'hôtel de la Trésorerie pour revenir à ses affaires.

Il n'a pas renoncé pourtant à son projet de consacrer une partie de sa fortune au profit des pauvres. Voici ce qu'il a imaginé: A New-York, de même que dans toutes les grandes villes, il existe un nombre considérable de jeunes filles orphelines et de femmes dénuées de protection et dont l'existence est fort exposée. M. Stewart fait bâtir pour elles un palais qui sera unique au monde. Il y consacre 3 millions de dollars, soit 15 millions de francs.

L'emplacement choisi est situé sur la 4^e avenue, entre la 32^e et la 33^e rue. L'édifice est construit en briques et en fer; il aura six étages et pourra contenir six cents chambres, pour autant de jeunes filles et femmes, qui y trouveront une cuisine économique, une belle bibliothèque, une salle de conversation, enfin tout le confortable de la vie.

Chaque chambre sera chauffée par un calorifère et suffisamment meublée. Un comité de dames sera chargé exclusivement de la direction et de la surveillance de l'hôtel. Aucun homme n'y sera employé. Pour être admise, chaque femme devra être munie de bons certificats. M. Stewart appartient à l'Eglise épiscopaliennne; mais il ne fait aucune exception de personnes à raison de ses croyances. Le comité directeur des dames doit embrasser les diverses églises.

Dans cet hôtel monumental il y aura une pharmacie, une buanderie, etc. Ce sera un édifice colossal, et qui fera passer le nom de M. Stewart à la postérité. Il pourra dire, comme le poète : *Exegi monumentum are perennius.* Non content de penser à secourir les femmes abandonnées, M. Stewart veut aussi élever un hôtel pour les jeunes gens. Ce sera une nouvelle dépense de trois millions de dollars. L'année prochaine, le premier hôtel, dont on pose maintenant les fondations, sera achevé, et on commencera le second.

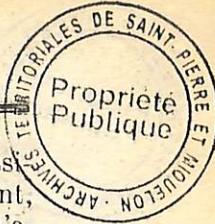
De telles générosités sont vraiment royales. Ce n'est qu'aux États-Unis qu'on peut voir de simples particuliers faire d'aussi énormes dépenses pour une œuvre publique. MM. Astor père et fils, Etienne Girard, Pierre Cooper, William Wassar, George Peabody ont déjà étonné le vieux monde par leurs immenses libéralités en élevant des colléges, des hôpitaux, des palais pour le peuple. M. Stewart les surpasse encore puisqu'il va dépenser en deux ans 30 millions de francs dans la ville de New-York, pour aider et secourir de jeunes ouvrières et des employés, en leur fournissant gratuitement un splendide logement et en leur procurant à bon marché les objets nécessaires à la vie.

(Monde.)

On lit dans le *Commercial de Port-Huron*:

Léon Deboux, natif de Gaspé, Bas-Canada, et travaillant depuis quatre mois sur l'île Manitou, quitta sa cabane avec son chien, un énorme terre-neuve, en quête de gibier. Il ne tarda pas à tomber sur les traces d'un ours, qu'il jugea de grande taille d'après l'empreinte laissée sur la neige.

En suivant exactement cette piste, il arriva jusqu'au bord du lac Huron. Là, il aperçut l'animal à quelques arpents sur la glace. Il s'engagea alors à travers les glaçons entassés pèle-mêle par la tempête de la veille sur le bord de la côte, et tâcha de le rejoindre.



Mais il vit l'ours s'arrêter soudainement et chercher à regagner la forêt.

Dans le but d'intercepter la retraite de l'animal, Deboux s'avanza, suivi de son chien, sur la glace qui se prolongeait au large à une distance de plusieurs milles, et qui paraissait solide. Il gagnait sur l'ours de minute en minute, lorsqu'il vit, à sa grande surprise, la bête sauvage faire halte, regarder autour d'elle et rebrousser chemin en chassant le chien devant elle. Deboux n'hésita pas à épauler sa carabine et à envoyer une balle à l'ours, qui tomba mort sur le coup. En s'élançant pour prendre possession de son gibier, le chasseur ne remarqua point que le vent venait de changer de direction, et que la glace craquait de toutes part.

Tout occupé de sa capture, il essaya de la traîner jusqu'au rivage, qui se trouvait à trois quarts de mille de distance. Mais quelle ne fut pas sa terreur lorsqu'il s'aperçut que le vent, devenu de plus en plus violent, avait poussé au large le glaçon sur lequel il se trouvait, et qu'un canal de deux verges de largeur le séparait de la terre ferme. Reconnaissant le péril de sa position, il se mit à tirer plusieurs coups de fusil et à crier de toute la force de ses poumons, afin d'attirer l'attention de ceux qui pouvaient se trouver à portée de l'entendre. L'écho seul répercuta les appels désespérés de l'imprudent chasseur, tandis que la brise faisait dériver rapidement son île flottante vers le milieu du lac. La situation devenait de plus en plus critique.

Le vent augmentait continuellement, de telle sorte qu'à l'arrivée de la nuit, il soufflait en véritable tempête. La glace flottante qui portait Deboux se rompait de tous côtés, tandis qu'il était continuellement mouillé par les vagues qui venaient se briser avec furie contre son fragile radeau, où il se tenait assis sur le cadavre de l'ours avec son chien couché à ses pieds.

La glace dérivait de plus en plus vers la côte du Michigan, et au point du jour, Deboux put voir dans le lointain une digue noire qui continua de s'élargir jusqu'à ce qu'il vit distinctement que c'était la terre.

Tout à coup la glace flottante s'arrêta, et le pauvre chasseur put débarquer sur une immense batture qui paraissait toucher au rivage. Après avoir fait plusieurs milles dans la direction de la terre, il vit l'étendue de glace où il marchait se séparer en plusieurs fragments. Il pouvait alors distinguer les arbres et les maisons sur le bord du lac, et entendre les aboiements des chiens. Il essaya de charger sa carabine pour faire un signal de détresse; ce fut en vain, ses mains enflées par le froid s'y refusèrent.

Il tenta d'attirer l'attention par ses cris, mais sa voix ne fut pas entendue au rivage. Deboux passa le reste de la journée et la nuit suivante dans cette horrible situation. Le troisième jour, le vent changea et chassa les glaces vers la rive occidentale du lac. Notre chasseur, à demi-mort de froid, put alors en se trainant sur les mains, atteindre la terre ferme à environ six milles au nord du phare où des pêcheurs le rencontrèrent et le transportèrent dans leurs cabanes.

(Journal officiel.)

Un drame en mer est ainsi raconté par la Charente-Inférieure:

Des marins de la commune de Mathes, canton de la Tremblade, encouragés par M. Bétonard, lieutenant de vaisseau en retraite, avaient frété un bateau pour faire la pêche de la sardine, qu'ils espéraient rencontrer dans les eaux de la grand'côte.

Leur première tentative a été désastreuse.

Le 24 avril, trois hommes, Hector Autier, âgé de 45 ans, Philéas Robert, âgé de 24 ans, et un capitaine-caboteur, nommé Paradis, appareillaient. Ils venaient de jeter leurs filets

lorsqu'une vague énorme fit chavirer la frêle embarcation.

Robert et Autier furent engloutis et périrent dans les flots. Paradis fut aussi enveloppé par la houle qui le roula, le plongea dans l'abîme, le fit repartir luttant avec toute l'énergie du désespoir, et le rapprocha du rivage, où s'accomplit un acte admirable de dévouement.

Le gardien de la maison de refuge, Rançon, témoin de cette lutte contre la mort, contre l'élément furieux, s'élança, nage, saisit Paradis, disparaît avec lui, revient et réussit enfin à le ramener sur la plage, mais donnant à peine quelques signes de vie, et lui-même tombant épuisé près de cette troisième victime.

Robert était célibataire, mais Autier était marié et laisse dans la misère et le désespoir une veuve et trois orphelins. (Id.)

Voici, d'après le *Courrier du Havre*, le rapport du capitaine Camoreit, commandant le brick français *Suzanne*, relâché à Maurice, dans son voyage de Bordeaux à Pondichéry, par cause de graves avaries, après avoir perdu le capitaine Nadeau.

Le 9 avril, étant à 350 lieues dans l'E.-N.-E. de Maurice, et après une traversée ordinaire, l'aspect du temps devint inquiétant. L'horizon se charge, le baromètre tombe à 750 millimètres, nous sommes en plein cyclone.

A midi, viré de bord lof pour lof, pris bâbord armures ; le petit foc est emporté, le vent prend toujours une grande violence.

De deux à trois heures, la vergue de grand hunier casse ras du collier d'étai ; le grand hunier déchiré est emporté en lambeaux. Les débris de la vergue flottaient et battaient dans le gréement, on file les écoutes du grand hunier pour s'en débarrasser.

De trois à quatre heures, la misaine se déferle, le vent l'emporte ; notre dernier petit foc se défonce, et en battant, casse l'étai double en fer du petit mât de hune qui lui sert de draille.

De quatre à cinq heures, le petit hunier se déchire ; néanmoins, il tient toujours. Il est impossible de se figurer la force de l'ouragan et l'état horrible de la mer.

On ne se distingue plus, on entend pas la voix, si fort que l'on crie ; nous sommes au plus fort de l'ouragan. Vers cinq heures, le capitaine et le charpentier sont à la roue ; le deuxième capitaine et trois hommes au palan ; l'eau arrive jusqu'à l'échelle de dunette ; la moitié de la dunette est même dans l'eau.

En voyant le mouvement d'au lof, que notre pauvre capitaine ne pouvait maîtriser, il donne l'ordre de couper le grand mât. A peine a-t-il fini de parler, qu'un coup de vent l'emporte ; les deux hommes qui sont au palan de tribord et au gouvernail sont roulés seulement par l'eau ; ils se relèvent et se précipitent au secours de notre malheureux capitaine ; ils le voient, tenant d'une main un bout de faux-bras, et cherchant de l'autre à saisir la bafayolle du couronnement qui est encore dans l'eau ; ils veulent l'aider. Se croyant sauvé, le pauvre capitaine sourit ; au moment où ils vont l'attraper, une barrique, que la mer vient de nous enlever, lui passe dessus, le heurte et l'étonne ; il largue le bout qu'il tenait et il étend les bras. C'est alors que, venant moi aussi à son secours, je l'aperçois à peine une seconde au milieu des débris, puis il disparaît.

Pauvre capitaine ! il a emporté les regrets de tout son équipage, car tout le monde l'aimait à bord. Le vœu le plus ardent de nous tous est que, par un miracle comme celui qui nous a sauvés, Dieu l'ait sauvé, lui aussi.

Alors, pour ne pas démoraliser ceux de l'équipage qui ignoraient la disparition de notre pauvre capitaine, je la tins secrète autant que possible ; la position désespérée dans laquelle nous étions nous empêtrait toute délibération.

Je prends le commandement, et je réitère

l'ordre de couper le grand mât. Vu l'impossibilité de trancher les rideaux dessous le vent, car elles sont sous l'eau, je fais hacher d'abord tout le gréement au vent ; le grand mât de hune se rompt, mais le grand mât tient encore, et le navire ne se relève pas. On le reprend à coups de hache, il tient encore, et ne tombe que lorsqu'il est coupé à moitié.

Dès que le grand mât est à l'eau, le navire se relève. Nous avons éprouvé une foule d'autres avaries, et nous avons fait voile ensuite pour le port le plus voisin, qui était Port-Louis (Maurice).

Je dois ajouter que, pendant toute la durée de ce malheureux cyclone, l'équipage s'est comporté d'une manière héroïque et d'un dévouement exceptionnel. (Id.)

ÉMIGRATION. — La question de l'émigration, qui tend chaque année à prendre une importance plus considérable dans le Royaume-Uni, a donné lieu à des recherches statistiques intéressantes sur les départs effectués en 1868 des différents ports d'Angleterre.

Il ressort d'informations officielles que le nombre total des émigrants qui se sont embarqués dans le cours de la dernière année s'est élevé à 196,321, se décomposant ainsi : 58,268 Anglais, 14,954 Ecossais, 64,964 Irlandais, 51,956 étrangers et 6,162 individus de nationalité inconnue.

Quant à la destination des émigrants, 155,532 se sont dirigés sur les Etats-Unis, 21,058 sur les colonies anglaises du nord de l'Amérique, 12,922 vers des contrées diverses. Le port de Liverpool, à lui seul, a compté 100,000 embarquements.

On a pu constater l'âge et la profession d'un très-grand nombre des émigrants, parmi lesquels figurent en compte rond 38,000 enfants âgés de moins de douze ans, 50,000 ouvriers ruraux et autres, 8,000 servantes, 7,000 fermiers, 8,000 carriers et mineurs, 7,000 personnes exerçant des professions libérales, et 6,000 ouvriers des différents corps de métiers.

Si l'on compare le nombre des émigrants qui ont quitté l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande à la population des Trois-Royaumes, on trouve que sur 10,000 habitants l'émigration a enlevé, en 1868, 2.78 individus à l'Angleterre, 48.30 à l'Ecosse et 121.20 à l'Irlande.

D'un autre côté, en rapprochant les chiffres de 1867 et 1868, on sait qu'il y a eu, dans cette dernière année, une augmentation de 2,774 émigrants pour l'Angleterre, de 2,100 par rapport à l'Ecosse, tandis que le nombre des émigrants de l'Irlande a, au contraire, diminué de 23,661.

Cet accroissement de l'émigration est en partie attribué à la stagnation de l'industrie pendant l'année 1868. L'aggravation de la misère a naturellement entraîné de nombreux départs pour le Nouveau-Monde. Pourtant les institutions charitables se multiplient sur tout le territoire de la Grande-Bretagne ; la congrégation des Petites-Sœurs des pauvres, entre autres, a fondé de nombreuses succursales destinées à recevoir des vieillards des deux sexes et, de son côté, le gouvernement prépare de nouvelles mesures pour la répression du vagabondage. (Liberté.)

EPHÉMÉRIDES.

AOUT.

5. — 1690. — Le vice-amiral d'Estrées brûle 12 vaisseaux anglais dans le port de Tingmouth.

6. — 1844. — Attaque de Tanger par la division du contre-amiral prince de Joinville.

7. — 1811. — Engagement d'une division de l'escadre de Toulon conduite par le contre-amiral Baudin.

8. — 1778. — L'escadre du vice-amiral d'Estaing force l'entrée de New-Port.

9. — 1855. — Bonbardement de Sweaborg par l'escadre du contre-amiral Pénaud.



— 1513. — Bataille de Saint-Mahé gagnée par la flotte française sur une flotte anglaise ; héroïsme de Primauguet, commandant de la *Cordelière*.

— 1863. — Reprise de Tampico par la division navale du contre-amiral Bosse.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

31 juillet. — Eliconde (Jean-Pierre).

DÉCÈS.

2 août. — Coudray (Anaïs-Eugénie), âgée de 4 mois, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

2 août. — Ozon (Marie-Perrette-Françoise), v^e Duquesnel (Nicolas), propriétaire, âgée de 75 ans, née à Granville (Manche).

3 août. — Vidart (Marie-Adélaïde), âgée de 15 mois, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORTE DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DU COMMERCE.

juillet.	ENTRÉES	VENANT DE
29.	Hodgson, c. Mac Donald, bestiaux. Catherine, c. Mac Donald, charbon.	Prince-Edouard. Sydney.
1 ^{er}	Mauve, c. Bourdaze, sel et div. march.	St-Martin.
2.	Caledina, c. Mac Donald, briques.	Bangor.
2.	Victor, c. Benoit, briques.	Bath.
2.	Elisa, c. Rodderhang, bestiaux.	cap Breton.
2.	Sarah-B.-Harris, c. John Moore, briques.	Guy'sborough.
2.	Victorine, c. Vanney, sel et div. march.	La Rochelle.
3.	Ben-Killiam, c. Krosbée, farine.	Boston.
3.	Minnie, c. Campell, bestiaux.	cap North.

juillet. Des lieux de pêche :

27.	Entreprise.	30 Pêcheur.
--	Arbutus.	-- Ella.
--	Lion.	-- Miquelonaise.
--	Catherine.	1 ^{er} Ernest-et-Emile.
--	Elisabeth.	-- Elisa-Marie.
--	Duc-de-Penthievre.	-- Bessie.
28.	Adèle.	-- Junon.
--	Vague.	-- Blonde.
--	Jacques-François.	-- Dauphin.
--	Eugénie.	2. Dadin.
--	Argo.	-- Zélia.
--	Sébastopol.	-- Jeune-Granvilaise.
--	Créole.	-- Espérance, n° 1.
--	Anna-Adèle.	-- Deux-Frères.
30.	Eclair.	
juillet.	SORTIES	ALLANT A
28.	Mario-Julie, c. Tramblay, lest.	Pictou.
--	Delegate, c. Delory, lest.	Sydney.
--	Ida, c. Mac Donald, lest.	Labrador.
--	Kate, c. Mac Isaac, lest.	Sydney.
--	Lucie, c. Azema,	Cette.
	avec 180,357 kilog. morue verte et 12 boucauts morue sèche, pesant 5,847 kilog ch. par MM. Comolet frères et les fils de Lainé.	
--	Alfred, c. Jaumel,	
	avec 172,670 kilog. morue verte, ch. par M. V. Lefrançois.	
29.	Dove, c. Sohherlin, lest.	Sydney.
--	Mary-Bowen, c. Leblanc, lest.	Sydney.
--	Haro, c. Mac Leod, lest.	Sydney.

31.	Rechabite, c. Hubbard, lest.	Sydney.
--	Charles-et-Marie, c. Philippe, avec 181,950 kilog. morue sèche ch. par MM. P. Boitard, Ed. Thomas, V. Lefrançois, P. Beauteamps, E. Levilly et Gé, et Lemoine.	Martinique.
1 ^{er}	Pascal, c. Daguerre, avec 174,143 kilog. morue sèche, ch. par la Cie G ^e Transatlantique Lemoine, Riottet et fils et V. Lefrançois.	Guadeloupe.
2.	Catherine, c. Mac Donald, lest.	Sydney.
3.	Mary, c. Boutin, lest.	Sydney.
--	Eliza, c. Rodderhang.	Sydney.

POSTE AUX LETTRES.

L'avis postal l'*Estafette* qui avait dû prolonger son séjour à Sydney pour y attendre le courrier d'*Halifax*, en est parti hier à onze heures du matin, et n'est pourtant pas encore signalé sur notre rade. C'est sans doute aux brumes intenses dont nous sommes environnés en ce moment qu'il faut attribuer le nouveau retard que nous subissons dans l'arrivée de notre correspondance.

ANNONCES & AVIS

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

(FRAICHE)

Chez M. F. DELANGE, fab' à SAINT-PIERRE et MIQUELON.
(Terre-Neuve).

AVIS.

On trouve dans le magasin de M. Hérault, un grand assortiment de poêles cuisines économiques français de toutes qualités et de tous prix, depuis trente francs jusqu'à trois cent francs.

2—2

AVIS.

MAISON DE PARFUMERIE

LELANDAIS, Coiffeur

RUE BISSON, à SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Tient tous les objets de toilette de la plus grande fraîcheur et de première qualité.

Pommade aux violettes de Parme, à la moelle de bœuf pure au quinine, pour faire croître les cheveux ; un grand choix de pomades superfines ; crème d'amande amère ; pâte d'amande ; poudre de fleurs de riz, eaux de violette et assorties ; boîtes à poudre de riz,

en cristal, métal et carton ; cold-cream ; savon, huile, vinaigre de toilette, eau-de-vie de lavande, extrait d'odeurs et essence pour le mouchoir, eau de Cologne supérieure, eau de quinine, eau athénienne au rhum de la Jamaïque, eau de fleurs d'oranger triple supérieure, de Grasse, eau de Botot et beaucoup d'autres articles.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT.

(PÊCHE DE LA MORUE.)

3 exemplaires : 50 c.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

ROGUES DE MORUE

3 exemplaires . 50 c.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

PÊCHE DU HARENG

3 exemplaires : 50 c.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie (année 1868).

Prix : 6 francs.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 5 au 11 août 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
AOUT.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 5	5 51	6 19	0 13	0 40
Vend. 6	6 45	7 09	1 05	1 29
Sam. 7	7 33	7 56	1 53	2 15
Dim. 8	8 19	8 42	2 38	3 01
Lundi 9	9 04	9 27	3 23	3 46
Mardi 10	9 49	10 10	4 08	4 31
Merc. 11	10 35	10 50	4 35	4 55

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 28 juillet au 3 août 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.					
28	759	757	15 0	18 0	22 0	8 0	S.-O.	Nimb.	Pluie.
29	760	760	16 5	16 0	20 0	7 0	E.	Id.	Brume.
30	759	759	15 5	16 0	19 0	11 0	Calme.	Id.	Brume pluie.
31	760	763	15 0	16 0	20 0	12 0	S.-O.	Id.	Id.
1	765	766	19 0	20 0	24 0	11 0	O.	Ci-str.	Brume halo.
2	764	762	18 0	20 0	22 0	12 0	S.-O.	Id.	
3	756	754	15 0	16 0	20 0	10 0	S.-O.	Nimb.	