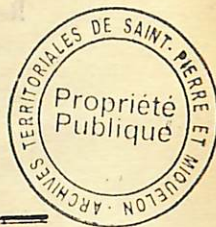


FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.



PRIX DES ANNONCES :

payable d'avance.

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
CHACUNE 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. Blanchard. P. Q.

V. 11. S. Euloge. | L. 14. S^e Euphrasie.
S. 12. S. Pol, év. | M. 15. S. Zacharie.
D. 13. REMINISCERE. | M. 16. S. Cyriaque.

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 au Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon.

(Direction des services administratifs. — Bureau des pêches, etc.)

Prorogation de l'autorisation d'exploiter les havres de Cod-Roy et de l'île Rouge, accordée à la Compagnie Générale Transatlantique.

Paris, le 20 janvier 1870.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que par un arrêté en date de ce jour, j'ai prorogé au profit de la Compagnie générale transatlantique, et pour une période expirant le 1^{er} janvier 1872, la concession accordée en 1860 à la Compagnie générale maritime, du droit d'exploiter pour la pêche, les havres de Cod-Roy et de l'île Rouge, situés sur la côte ouest de Terre-Neuve.

Cette nouvelle autorisation est donnée sous les conditions déterminées par l'arrêté rendu en 1860 et parmi lesquelles figure l'obligation de réserver quatre places de bateau, dans chacun desdits havres, pour les pêcheurs de Saint-Pierre et Miquelon.

Vous trouverez, ci-annexé, une copie de mon arrêté en date de ce jour, qui est d'ailleurs conforme à la proposition contenue dans votre lettre du 24 juillet 1869.

J'ai fixé au 1^{er} janvier 1872, le terme de la prorogation dont il s'agit, afin de répondre à des observations présentées par des armateurs

de Saint-Malo, qui ont demandé que l'on examine à cette époque, qui est celle du prochain tirage général des places, la question de savoir si les havres de Cod-Roy et de l'île Rouge ne devraient pas être mis au tirage, comme le sont les autres places de pêche.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

Signé : RIGAUT DE GENOUILLY.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

(Direction des services administratifs. — Bureau des pêches, etc.)

Paris, le 20 janvier 1870.

L'Amiral Ministre Secrétaire d'État au département de la marine et des colonies.

Vu l'arrêté ministériel du 23 novembre 1860, n° 253, autorisant la Compagnie générale maritime à exploiter pour la pêche, sous diverses conditions et réserves, pendant une période de dix années expirant en avril 1870, les havres de Cod-Roy et l'île Rouge, situés à la côte ouest de Terre-Neuve.

Vu la demande présentée le 12 juin 1869, par la Compagnie générale transatlantique qui a remplacé la Compagnie générale maritime, à l'effet d'obtenir la prolongation de l'autorisation dont il s'agit;

Vu la lettre du Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon, en date du 24 juillet 1869;

Vu les lettres du Chef du service de la ma-

rine à Saint-Servan, en date du 17 août 1869 et 11 janvier 1870;

Vu la lettre du Commandant de la subdivision navale de Terre-Neuve, du 14 septembre 1869;

ARRÊTE :

Article 1^{er}. L'autorisation accordée à la Compagnie générale maritime, par l'arrêté du 23 novembre 1860, susvisé, est prorogée, sous les mêmes conditions et réserves, au profit de la Compagnie générale transatlantique pour une période expirant le 1^{er} janvier 1872.

Art. 2. M. le Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon et M. le Commandant de la station navale de Terre-Neuve sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Signé : RIGAUT DE GENOUILLY.

Pour copie conforme :

Le Commissaire général, directeur des services administratifs,

Signé : F. CHABRIÉ

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES au Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon.

(Direction des colonies, 4^e bureau)

Paris, le 25 janvier 1870.

Monsieur le Commandant,

Pour améliorer le recrutement du corps du Commissariat de la marine aux colonies, j'ai cru devoir proposer à l'Empereur d'attribuer aux licenciés en droit disposés à entrer ou déjà admis dans ce corps une position analogue à celle qui leur a été faite par le décret

FEUILLETON

VOYAGE D'EXPLORATION EN INDO-CHINE

I. — CAMBODJE. — RUINES D'ANGCOR.

Quand on revient en France, après de longues années de séjour en pays lointain, pendant lesquelles on s'est trouvé plus ou moins directement mêlé à toutes les luttes, à toutes les entreprises, à tous les efforts tentés en vue du pavillon ou de l'intérêt du pays, on reste singulièrement impressionné de la profonde indifférence de l'opinion pour tout ce qui se rattache à ce côté de la grandeur nationale qui vous avait paru jusque-là si intéressant et si nécessaire. Il semble qu'il n'y ait aucun lien apparent entre ces intérêts lointains que l'on vient de défendre et cette puissante métropole qui, repliée sur elle-même, paraît ne pas songer à chercher au dehors un aliment à l'activité inquiète qui la dévore.

En recherchant les causes de cette indifférence, on est frappé de voir combien notre éducation et nos mœurs habituent notre pensée à se mouvoir dans un cercle restreint et limité, par rapport au monde entier. L'étude exclusive de l'antiquité grecque et latine, l'enseignement de l'histoire borné à la seule Europe ou, pour mieux dire, au seul bassin de la Méditerranée, circonscrivent nos observations et nos raisonnements sur une série de civilisation appartenant toutes, ou à peu près, à une même race et

toutes plus ou moins dérivées les unes des autres. On ne cherche d'autres analogies ou d'autres points de comparaison que ceux que peuvent offrir les histoires d'Athènes ou de Rome, et l'on dédaigne ou l'on ignore les enseignements grandioses qui ressortiraient du passé à peine interrogé des deux tiers du genre humain.

Il est incontestable que de cet oubli ou de ce dédain systématique, qui laisse dans l'ombre l'étude historique et géographique de la plus grande partie du globe, résulte aujourd'hui pour la France une infériorité scientifique et commerciale qui ne peut aller qu'en s'accroissant tous les jours davantage. Déshabitués des entreprises lointaines par les événements politiques du commencement de ce siècle, qui ont brusquement rompu nos traditions coloniales et maritimes, éloignés par notre éducation de porter le moindre intérêt aux régions extra-européennes, nous vivons sans nous en douter à côté de populations immenses, de contrées d'une richesse infinie que les communications si rapides dues au progrès des sciences ont mises pour ainsi dire à nos portes. Elles provoquent un gigantesque mouvement commercial et industriel auquel nous restons étrangers; le champ si vaste qu'elles offrent aux recherches scientifiques nous devient presque inconnu; cette palme de la science, que nous étions habitués à tenir entre nos mains, semble prête à nous échapper, et notre avenir commercial et industriel sur le point d'être compromis.

Le monde appartiendra à qui l'étudiera et le connaîtra le mieux. C'est le mouvement colonial et commercial de l'Angleterre qui a surtout provoqué les recherches géographiques et historiques qui l'ont

dirigé, soutenu, fortifié dans sa voie. — On n'a qu'à consulter les immenses travaux de sociétés asiatiques anglaises pour se rendre compte du côté pratique et des conséquences matérielles qu'ils ont eues. Le génie commercial de nos rivaux a développé chez eux le sens scientifique au point qu'en pareille matière nous ne pouvons plus compter qu'en seconde ou même en troisième ligne.

En Allemagne, le phénomène inverse s'est produit: la passion platonique de cette studieuse nation pour les recherches historiques et géographiques porte aujourd'hui ses fruits. La nation entière s'intéresse à ces problèmes lointains qui ne sont plus de vaines spéculations de cabinet: elle en saisit le côté pratique et l'avenir. Le commerce allemand est à présent l'un des plus florissants dans les mers de l'Asie.

Un réveil analogue ne peut-il à son tour se produire en France? Les idées qui le provoqueraient ne doivent-elles pas enfin sortir d'un cercle étroit d'initiés et se répandre dans le public? La sûre intelligence et l'imagination vive de la nation ne sauraient-elles s'empêcher de ces perspectives lointaines qui présentent à l'économiste et au commerçant un champ si vaste en fécondes tentatives?

Ce sont quelques-uns de ces horizons, de ces problèmes dont je voudrais faire pressentir toute l'importance en esquissant à grands traits la physionomie actuelle de l'une des parties les plus curieuses et les plus inconnues de l'Asie: l'Indo-Chine. — Un récent voyage d'exploration permet enfin de relier d'une manière certaine les quelques données éparses que l'on possédait sur cette région. Ce voyage, qui a excité une vive émotion en Angleterre, dont

du 7 octobre 1863 dans le Commissariat métropolitain.

Ces propositions ont été agréées par sa Majesté. Vous trouverez ci-joint copie du rapport qu'elle a daigné approuver et dont je vous prie d'assurer l'exécution en ce qui vous concerne.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre, etc.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur des colonies,

Signé : ZOEPFFEL.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 28 décembre 1869.

Sire,

L'article 13, §§ 5, 12, 13 et 15 et l'article 14 du décret du 14 mai 1853 sur l'organisation du Commissariat de la marine, disposent :

« Art. 13, § 5. A l'avenir nul ne pourra « être nommé écrivain, s'il n'est pourvu du « diplôme de bachelier-ès-lettres, et s'il n'a, « en outre satisfait à un examen public sur « l'écriture, l'orthographe, les principes de « la langue française, l'arithmétique et la « géographie.

« § 12. Nul ne sera nommé commis de « marine s'il ne compte deux années de service comme écrivain.

« § 13. Les appointements des écrivains « seront dans les ports militaires au minimum « de 500 francs, au maximum de 900 francs.

« § 15. La solde des commis de marine est « de 1,200 francs sans indemnité de logement.

« Art. 14, § 1^{er}. Aucun commis de marine « ne pourra obtenir le grade d'aide-commissaire ou se présenter au concours pour « ce grade, s'il ne compte deux ans de service « dans l'emploi de commis, sans préjudice du « bénéfice de l'article 7 portant : le temps de « service à la mer ou dans les colonies comptera pour l'avancement à raison de moitié « en sus de sa durée. »

Ces dispositions ont été modifiées en ce qui touche le Commissariat métropolitain par le décret du 7 octobre 1863 d'après lequel les titulaires du diplôme de licenciés en droit peuvent être nommés élèves-commissaires avec un traitement de 1,200 francs, égal à celui de commis de marine, et sont admis, après une année de stage à concourir pour le grade d'aide-commissaire.

Depuis quelque temps, les candidatures de licenciés en droit disposés à entrer dans le service colonial sont assez nombreuses; mais en général, les candidats se fondant sur les

garanties offertes par leur diplôme, demandent à être placés dans des conditions analogues à celles qui leur seraient faites, s'ils étaient admis dans le Commissariat métropolitain.

Dans l'intérêt d'un bon recrutement du personnel du commissariat colonial, je pense qu'il y a lieu d'attirer dans ce service le plus grand nombre possible de licenciés en droit, tout en faisant la part des droits acquis en vertu de l'organisation de 1853, et je viens, en conséquence prier votre Majesté de vouloir bien approuver les dispositions suivantes :

1^o Les licenciés en droit, âgés de moins de 26 ans et reconnus propres au service militaire, peuvent être nommés sans condition de service préalable, commis de marine aux colonies dans la limite du quart des vacances existant dans le cadre.

2^o Après une année de service les commis de marine licenciés en droit sont autorisés à se présenter aux concours qui seront ouverts pour le grade d'aide-commissaire, aux époques déterminées par le Ministre de la marine et des colonies. Toutefois le temps passé à la mer et aux colonies comptera à raison de moitié en sus de sa durée.

3^o Les dispositions ci-dessus sont applicables aux licenciés en droit dont l'admission dans le Commissariat colonial a déjà été prononcée.

Je suis avec le plus profond respect etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

Signé : RIGAUT DE GENOUILLY.

Approuvé :

Signé : NAPOLEON.

Pour copie :

Le Directeur des colonies,

Signé : ZOEPFFEL.

ARRÊTÉ portant nomination d'une commission chargée de procéder à l'examen des candidats au diplôme de pilote.

Saint-Pierre, le 8 mars 1870.

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

Vu l'arrêté du 11 mars 1869 sur le service du pilotage aux îles Saint-Pierre et Miquelon, Sur la proposition de l'Ordonnateur,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Une commission composée de : MM. Poudra, lieutenant de vaisseau, président;

Bruère, commissaire de l'inscription maritime;

MM. Leygue, enseigne de vaisseau ; Benâtre, capitaine au long cours ; Paturel, id. ;

se réunira le 15 mars courant, à deux heures de relevée au bureau de l'inscription maritime, à l'effet de procéder à l'examen des candidats au diplôme de pilote.

Les candidats devront se faire inscrire au bureau de l'Inscription maritime avant le 14 mars.

Art. 4. 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 8 mars 1870.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

INSCRIPTION MARITIME.

En exécution des dispositions de l'arrêté de M. le Commandant de la colonie en date du 11 mars 1869 portant institution de gardes-jurés pour la surveillance de la pêche, le Commissaire de l'inscription maritime invite les patrons d'embarcations armant à la petite pêche à se présenter au bureau de la marine, le dimanche 10 avril prochain, à l'effet d'élire deux gardes-jurés pour le quartier de Saint-Pierre.

Le bureau sera ouvert de midi à quatre heures du soir.

L'élection du garde-juré pour le sous-quartier aura lieu le même jour à Miquelon, à l'heure qui sera désignée par M. l'Administrateur chargé du service dans cette localité.

PARTIE NON OFFICIELLE

NÉCROLOGIE.

M. Victor Lefrançois.

Nous reproduisons avec empressement un article que le *Granvillais*, dans son numéro du 22 janvier, consacre à la mémoire de M. Victor Lefrançois, dont la mort vient de causer parmi nous une si vive et si douloureuse impression. La colonie tout entière ne peut manquer de s'associer aux sentiments de regret exprimés par la population de Granville. Chacun de nous se souvient des circonstances que rappelle cette nécrologie et serait

les premiers résultats ont déjà été publiés en Allemagne, est à peine connu en France, quoique accompli par un Français, M. le capitaine de frégate Dondard de Lagrée, qui a malheureusement succombé vers la fin de sa glorieuse entreprise.

Notre intention, dans ce rapide travail, est surtout de prendre date pour notre pays des principaux résultats de cette longue et pénible odyssee, et d'attirer l'attention sur les questions dont elle prépare la solution prochaine, tant au point de vue scientifique qu'au point de vue politique et commercial. En d'autres termes, qu'on veuille bien ne considérer ces quelques pages que comme la préface de la publication officielle de ce voyage, que prépare en ce moment le ministère de la marine et des colonies.

I.

Le plateau du Thibet forme au centre de l'Asie comme une immense terrasse dont les bords sont dessinés, presque sans interruption, au nord, à l'ouest et au sud, par de hautes chaînes de montagnes, mais qui va en s'abaissant graduellement vers l'est et déverse de ce côté la plus grande partie de ses eaux. C'est surtout par l'angle sud-est que s'échappent la plupart des fleuves qu'il alimente. Là, dans un espace de moins de soixante lieues, le Brahmapoutre, l'Iraouady, la Salouèn, le Cambodge, le Yang tse kiang, quelque temps arrêtés et contenus par la puissante barrière de l'Himalaya, réussissent à se frayer un passage et tracent de profonds sillons dans les flancs déjà légèrement affaiblis de cet énorme soulèvement. Ses derniers contreforts se prolongent cependant encore assez dans cette direction pour donner naissance au fleuve de Canton, à celui du Tong King,

et au Ménam; mais ces rivières, quoique comparables aux plus grands cours d'eau de l'Europe, ne sauraient être mises sur la même ligne que celles qui précèdent, dont les sources, encore peu connues, sont probablement toutes situées à l'intérieur du plateau lui-même.

Parallèles et voisins à leur sortie du Thibet, ces cinq grands fleuves ne tardent pas à se séparer. Tandis que le Yang tse kiang ou fleuve Breusse détourne brusquement à l'est et au nord, traverse toute la Chine dont il peut être considéré comme le grand diamètre et va se jeter à la mer près de Shanghai, le Brahmapoutre s'infléchit à l'ouest et au sud pour aller mêler ses eaux à celles du Gange non loin de Calcutta. Chacun d'eux semble ainsi personnifier la civilisation et contenir les destinées de l'une des deux plus vieilles nations de l'Asie : la Chine et l'Inde.

C'est l'espace angulaire, bizarrement découpé par les eaux qui séparent les vallées de ces deux fleuves et qu'arrosent l'Iraouady, la Salouèn, le Ménam, le Cambodge et le fleuve du Tong King que l'on désigne généralement sous l'appellation d'Indo-Chine.

Rien de plus confus et de plus contradictoire que les notions et les renseignements que l'on possède sur l'Indo-Chine. On dirait qu'au lieu de s'appliquer à une zone unique et restreinte, ils répondent aux pays les plus éloignés et les plus disparates de l'univers. Ici des ruines grandioses qui attestent dans un passé évanoui un puissant empire et une civilisation supérieure; là des tribus nomades qui semblent végéter encore dans l'état d'enfance primitive de la race humaine; au milieu d'un bouddhisme prédominant, ça et là des traces d'islamisme égarées à deux mille lieues de son berceau; à côté d'une indifférence reli-

gieuse presque absolue, des superstitions idolâtres et une ferveur qui multiplie partout les temples et les ascètes. Même diversité, pareil antagonisme dans les langues et les écritures : à côté des signes phonétiques du Cambodge, les caractères idéographiques de la Chine; au milieu d'idiomes indiens dérivés du sanscrit, des langues mongoles ou d'une origine inconnue.

C'est que l'on se trouve ici au point de contact de deux races, de deux civilisations, de deux familles de langues. De leur conflit dans cet étroit espace, de la prédominance successive et locale de chacune de ces influences différentes est résulté cet aspect discordant et bizarre que présente l'Indo-Chine au regard de l'observateur, et qui l'a fait comparer à une mosaïque dont le dessin reste encore indéchiffrable.

Nous allons prendre le Cambodge comme fil conducteur pour essayer de pénétrer dans l'intérieur de cette mystérieuse région.

Le Cambodge, dont hier encore on ne connaissait en Europe que la seule embouchure, est le plus grand fleuve de l'Indo-Chine et l'un des plus considérables de l'Asie. Le delta sorti de ses alluvions est peut-être le plus étendu qui existe à la surface du globe et la possession de ce fertile territoire, qui est à la fois l'accès et le débouché de l'une des plus belles régions de l'Asie, a été de tout temps un objet de convoitise pour les peuples voisins. Là était autrefois le siège d'un puissant empire qui paraît s'être étendu sur la plus grande partie de l'Indo-Chine, et dont le royaume de Siam n'était qu'un tributaire.

Centre politique et religieux de toute cette région, son souvenir vit encore dans les traditions des différentes nations qui l'occupent aujourd'hui; mais

prêt à ratifier tout ce qui a été dit à l'éloge d'un homme de bien dont les hautes qualités et la bienfaisance ont laissé ici d'impérissables souvenirs :

« Lundi matin, une nouvelle des plus imprévues et des plus douloureuses est venue frapper de stupeur toute la population de Granville. En un clin-d'œil, tous les quartiers ont appris la mort subite, foudroyante de M. Lefrançois, armateur.

« Cette première émotion s'est continuée et s'est accrue jusqu'au moment des obsèques, où elle a éclaté et s'est traduite dans l'empressement unanime et les sympathies sincères qui ont accompagné jusqu'à sa dernière demeure notre vénéré concitoyen.

« Quel éloge le Granvillais pourra-t-il faire, qui ne soit rendu inutile par les regrets si unanimement exprimés, et dépassé par le récit ému qui, sur les bord de sa fosse, a été fait avec une si grande autorité, et une aussi vraie éloquence.

« M. Lefrançois — à qui ne l'a-t-il pas raconté, non pas par une sottise vanité, mais par une légitime fierté, et un encouragement à ceux qui franchissaient à peine les premières étapes de la vie, — M. Lefrançois avait eu une origine des plus honorables, mais des plus modestes. Tout jeune, il avait quitté la maison paternelle pour commencer le rude chemin de la vie, au milieu des découragements et des défaillances.

« Mais l'enfant avait une ardeur et une ténacité devant lesquelles devaient se briser bien des obstacles.

Que ne lui a-t-il pas fallu, en effet, de vigueur d'esprit, de vaillance de cœur, d'énergie et d'abnégation, d'opiniâtreté et de patience pour partir ainsi, tout seul, sans protecteurs, du premier échelon, et gravir, dans une marche toujours continue, tous les degrés de l'échelle !

Eh bien ! dans cette fortune toujours ascendante, dans cette position magnifique vaillamment conquise, ce ne sera ni le courage, ni l'ardeur, ni le génie que nous applaudirons le plus volontiers, et que nous porterons avec orgueil au compte de notre cher compatriote. Ce sont, après tout, vertu, sinon faciles, au moins fréquentes dans le commerce.

« Mais ce que nous revendiquerons hautement pour M. Lefrançois, c'est qu'il est né honnête homme, et qu'il est mort honnête homme, sans avoir cessé de l'être un seul instant.

« Qu'on nous comprenne bien ; et que l'on n'aille pas croire, ce qui serait une insulte pour le cher mort que nous pleurons, que

nous songions à louer ce qui est le principe fondamental du commerce, de la vie, devrions-nous dire, de l'honnêteté. Et nous savons bien que dans l'honneur il n'y a pas de degrés.

« Mais lorsque, comme M. Lefrançois, on a pu toucher à tant d'intérêts, remuer tant de millions, nouer et dénouer tant de problèmes, poursuivre et consommer tant d'entreprises ; lorsque, dans une activité vertigineuse, on a pu vivre de cette vie dévorante des affaires qui vous mine peu à peu, jusqu'à ce qu'elle vous brise un beau jour ; et cela sans qu'une plainte ou une amertume soit venue flageller cette fortune grandissante, sans qu'une ruine ait été la conséquence de cet édifice laborieusement édifié ; lorsqu'au contraire cette évolution d'un homme créant sa position, entraîne dans sa sphère les intérêts plus modestes qui l'approchent pour les améliorer ; alors, disons-nous, on a le droit de s'enorgueillir de tant d'honnêteté, et de la revendiquer hautement comme un des plus beaux fleurons d'une vie commerciale.

« L'activité de M. Lefrançois ! Mais elle remplissait la ville ; elle se communiquait à tout ce qui l'approchait. Elle était son essence, sa nature, comme elle était pour les nombreux ouvriers et fournisseurs qu'elle alimentait de travail et de profits, une source intarissable de bien-être et de bénéfices.

« Et cette ardeur dévorante qui *affairait* à ce point notre regretté concitoyen, il ne l'employait pas qu'à ses intérêts, pour mettre au service de ceux d'autrui une indolence ou une lassitude qui n'étaient pas de son tempérament. Les intérêts des autres étaient les siens propres, du moment qu'on lui en confiait et qu'il en acceptait la charge.

« L'on a cité, comme dernier trait de son dévouement à ces concitoyens, la mission qu'il en acceptait, il y a quelques jours, de représenter en haut lieu les intérêts de notre marine et de notre pêche, et l'on a eu raison. Mais que de services moins éclatants et plus pressants n'a-t-il pas rendus, que sa modestie à tout jamais laissés dans l'ombre. Sa bienfaisance, la plus sage, la plus éclairée, la plus digne, ont eu ici trop de témoins pour qu'il ne soit pas banal de la citer aujourd'hui.

« Pleurons donc sur la perte immense que Granville vient de faire ; et revendiquons avec honneur et fierté d'avoir été les compatriotes et les amis de l'homme de bien, du commerçant intègre, du citoyen, honorable au plus haut degré que nous venons d'avoir la douleur de perdre.

« A la nouvelle de la mort de M. Lefrançois,

tous les navires de la maison ont apiqué leurs vergues et mis leur pavillon en berne. Le jour de l'enterrement, tous les navires dans le port et dans le bassin, sans aucune exception, et quelle que fut leur nationalité, ont mis leur pavillon en deuil.

« A deux heures et demie, mercredi, un cortège des plus nombreux et des plus recueillis a suivi la dépouille de notre regretté compatriote.

« La musique de la ville exécutait de funèbres symphonies ; des détachements de marins de la station, de pompiers, et des soldats de la garnison faisaient escorte.

« Près de six cents personnes de toutes classes et toutes conditions ont voulu accompagner jusqu'au cimetière le corps du défunt.

« Au cimetière, l'honorable M. Le Mengnonnet, avec une émotion qu'il avait peine à maîtriser, et qui doublait la force de son éloquence, a prononcé, devant la foule sympathique et contristée, un discours dont nous reproduisons, aussi fidèlement que possible, les passages saillants :

« Le concours immense de toutes les classes de la société, le recueillement touchant de la population entière étaient un éclatant hommage rendu à la mémoire de M. Lefrançois.

« Mais c'est un devoir pour l'un de nous de dire combien est mérité ce témoignage d'attachement, d'estime et de reconnaissance.

« Excusez mon émotion. Les circonstances mêmes de cette funèbre cérémonie ravivent en moi un deuil que dix années n'ont pu éteindre ni affaiblir.

« M. Lefrançois était fils de ses œuvres dans la signification la plus légitime et la plus noble que l'on puisse donner à cette expression.

« En effet, en édifiant sa fortune, le mérite de M. Lefrançois est d'avoir contribué largement à celle du pays. Utile à beaucoup il n'a jamais nui à personne.

« Son honneur est que, dans le commerce de Granville, si remarquable par sa loyauté et son honorabilité il a égalé, en délicatesse et en probité, les meilleurs, sans qu'aucun ait pu le surpasser.

« En appelant M. Lefrançois au Conseil municipal et à la Chambre de Commerce, Granville a voulu payer la dette de la reconnaissance, et, dans deux circonstances récentes, les suffrages unanimes du commerce ont mieux montré encore combien on appréciait sa valeur en le chargeant d'aller défendre à Paris les deux grands intérêts du pays : la marine et l'industrie des pêches.

le surnaturel et le merveilleux tiennent une si grande place dans ces traditions, qu'il semble à peu près impossible de reconstituer avec leur aide l'histoire de cet empire écroulé. Seuls, de gigantesques monuments restent encore debout, moins fidèles d'un passé dont ils sont les plus éloquents interprètes. — Les ruines d'Angkor, qui mériteraient d'être plus connues des archéologues européens, recèlent peut-être sur leurs murs de pierre la solution du problème historique si attrayant et si grandiose qui se pose au seuil même de l'existence de l'Indo-Chine comme pays civilisé.

Les premières données historiques sur l'empire du Cambodge se rencontrent dans les annales chinoises et annamites, et remontent environ au VIII^e siècle de notre ère. Après la conquête de la Chine par les Tartares Mongols, les souverains de cette nouvelle dynastie se préoccupèrent de rétablir les anciennes relations de commerce et d'hommages qui unissaient autrefois au Céleste-Empire les contrées méridionales, et, en 1295, un ambassadeur fut envoyé dans ce but par Khoubilai Khan, petit-fils de Gengiskhan, au roi de Tchén-la ou du Cambodge. C'est la description de la capitale du royaume que nous a laissée cet ambassadeur, qui est aujourd'hui le document le plus précieux que nous possédions sur cette antique civilisation.

Plus de deux siècles plus tard, les Européens réussirent enfin à franchir le détroit de Malacca et à pénétrer dans les mers de Chine. En 1518, les Portugais Antonio de Miranda et Antonio de Sadanha furent envoyés en ambassadeurs par Albuquerque auprès du roi de Siam et rapportèrent quelques renseignements sur les Etats voisins, entre autres sur le

Cambodge, tellement déchu alors de sa grandeur première, tellement transformé comme civilisation, que l'on hésite à l'identifier avec le Cambodge du XIII^e siècle.

La capitale s'est déplacée et rapprochée de la mer : elle se nomme Cambodia ou Pontapret. Les ruines de l'ancienne ville gisent ignorées dans l'intérieur du pays, lieu d'effroi pour les habitants, et que les bêtes fauves ont choisi pour repaire. Tout souvenir précis de l'histoire de cette ville semble effacé de la mémoire des populations, et les premiers Européens qui visitèrent les ruines d'Angkor, en 1570 et en 1682, se hâtèrent d'attribuer à Alexandre-le-Grand ou aux Romains ces gigantesques constructions.

Que s'était-il passé dans cette courte période de temps ? Quelle révolution assez brusque et assez terrible avait pu faire disparaître aussi soudainement cet empire et cette admirable civilisation ? Tout porte à croire que la nature elle-même a joué un certain rôle dans cet événement. La ville que décrit l'écrivain chinois du XIII^e siècle est située sur les bords mêmes du fleuve du Cambodge. Auprès d'elle, il mentionne deux lacs de très-faible étendue, l'un situé au nord, l'autre situé à l'est. Au XVI^e siècle, on ne retrouve les ruines de cette ville qu'à deux cents kilomètres du fleuve, à peu de distance de la rive nord d'un lac unique dont le grand diamètre a plus de trente lieues. Et cependant la description chinoise répond si exactement si minutieusement aux monuments encore debout, qu'il est impossible de douter que, malgré la différence de position par rapport aux lacs et au fleuve, on n'ait affaire ici à une seule et même cité.

Les préoccupations purement mercantiles ou reli-

gieuses des voyageurs de cette époque firent bientôt tomber dans l'oubli ces ruines si intéressantes qui, étudiées trois siècles plus tôt, auraient pu sans aucun doute être reconstituées facilement dans toute leur intégrité. Dans la première moitié du XVII^e siècle, les Portugais et les Hollandais établirent des factoreries à Cambodia ou Pontapret, et firent même de cette ville le point de départ de quelques excursions dans l'intérieur du pays. En 1641, le Hollandais Gérard van Wusthof remonta le fleuve jusqu'à Vienchang, capitale du Laos, royaume alors en lutte avec le Cambodge et à l'apogée de sa puissance tandis que celui-ci déclinait visiblement. Mais les forêts qui contiennent les ruines d'Angkor restèrent vierges de toute recherche, et bientôt, en 1643, l'assassinat des Hollandais qui résidaient à Cambodia et la destruction des factoreries européennes vinrent interrompre toutes les communications de l'Europe avec le Cambodge.

Ce royaume et les ruines qu'il renferme étaient si profondément oubliés, que la grande compilation de l'*Univers illustré*, la plus complète peut-être en ce genre, qui fut publiée vers 1838, n'en faisait même pas mention, et qu'Abel Rémusat, en imprimant en 1819 la traduction du récit du voyageur chinois dont j'ai parlé plus haut, ne se doutait pas que les ruines de la cité merveilleuse que ce dernier décrivait avaient déjà été retrouvées quelque part dans l'intérieur du pays.

(Revue maritime et coloniale).

FRANCIS GARNIER.

(La suite au prochain numéro.)

« Puisque j'ose parler au nom de vous tous, messieurs, qu'il me soit permis (en exprimant ce que, dans ma douleur, je sentis si vivement moi-même) de m'adresser à l'épouse que M. Lefrançois associait à tous les travaux et à toutes les joies de sa vie, et que le sentiment public unit dans son estime et sa reconnaissance à ses fils, à son gendre, à sa fille qui continueront ses honorables et loyales traditions; qu'il me soit permis de leur dire que de pareils témoignages de regret et d'affection créent, entre la population et la famille de celui qu'elle pleure, des liens aussi chers que durables.

« Puissent les héritiers de M. Lefrançois rester toujours parmi nous pour y recueillir les souvenirs si purs et si honnêtes qu'il nous laisse et pour y continuer l'exemple si digne de respect qu'a donné celui auquel nous adressons un sympathique et dernier adieu. »

On commence, dit l'Électeur du Finistère, à trouver des cadavres provenant du sinistre de la *Gorgone*. Le nombre s'élevait déjà à huit. Ils sont venus s'échouer sur la côte entre Saint-Mathieu et Labert; c'est sur ce dernier point qu'a été recueilli un cadavre mutilé reconnu pour être celui du nommé Coatlosquet, magasinier du bord. Les marques retrouvées sur ses vêtements ont permis de constater l'identité. Les autres corps ne portent plus que des lambeaux méconnaissables.

Quant au retard de l'immersion des ces cadavres qui, selon les données de l'expérience, auraient dû reparaitre huit ou dix jours après la catastrophe, on peut l'attribuer à la basse température des eaux.

On nous écrit d'un autre côté que des cadavres du malheureux équipage de la *Gorgone* sont venus à la côte vers Laber-Il-Dut, le 8 janvier courant; 1 à Laber-Il-Dut le 8; 2 dans la nuit du 8 au 9, à Illien et à Béniquet; 4, le 9, dans le jour, au Conquet.

Deux étaient vêtus: l'un portait sur un débris de ceinture le n° 22,808; l'autre appartenait à un nommé Lucien-René Luisier, matelot; un troisième paraissait être magasinier ou commis aux vivres. Les autres, complètement nus, n'étaient plus que des débris humains.

Des dispositions sont prises pour l'inhumation dans les communes du littoral.

Voici de nouveaux renseignements sur les cadavres trouvés dans Laber-Il-Dut:

Deux cadavres ont été recueillis, le 8 de ce mois, dans les environs de Laber-Il-Dut, ces cadavres étant nus, n'ayant ni têtes, ni jambes, sont restés inconnus, ils ont été transportés à Plouarzel par les ordres de MM. le maire de cette commune et le médecin de Saint-Kenan.

Un troisième cadavre, paraissant appartenir à l'équipage du navire de l'Etat la *Gorgone*, a également été recueilli à Laber-Il-Dut,

et y a été reconnu par l'agent de la marine à Porspoder, pour un marin, attendu qu'il avait un pantalon bleu, un paletot de même couleur ayant des boutons argentés avec l'ancre de la marine.

La neige tombe en abondance dans le midi de la France. On écrit de Narbonne: « Nous sommes en Sibérie, toute la région comprise entre Béziers, Perpignan, Carcassonne et la mer est ensevelie sous la neige; les ours blancs arriveront probablement bientôt.

« Le phénomène a commencé dans la journée du vendredi 21 courant, par un vent glacial et très-violent du nord-ouest, qui a soufflé sans interruption pendant trois jours. Le thermomètre n'est descendu cependant qu'à cinq degrés dans la ville et, probablement, à 6 degrés dans la campagne.

« Il est tombé positivement beaucoup plus de neige qu'en 1864, quelques personnes disent deux fois plus. Toujours est-il que pendant trente-six heures, la circulation a été impossible sur un grand nombre de points de la ville. Dans quelques rues étroites, et sur les toits exposés à l'est, la neige s'élève à plus de deux mètres. Dans les cours et dans les jardins de plusieurs maisons, elle atteint la hauteur du premier étage, et nous n'en serons pas débarrassés avant un mois, en admettant même les circonstances les plus favorables.

« La circulation sur les chemins de fer, dans les directions de l'Hérault, des Pyrénées-Orientales et de Carcassonne, a été arrêtée trois jours depuis le 21.

« La neige tombe à gros flocons à Arles. Une couche de 10 centimètres couvre déjà le sol et il paraît que ce ne sera pas tout là, car le temps est bien pris. »

Le *Sémaphore*, de Marseille, du 25 janvier, nous fournit ces renseignements: « Les temps affreux qui ont régné ces derniers jours dans la région du sud-ouest de la France ont amené de grandes perturbations dans le service des courriers. Il est tombé de la neige en telle quantité qu'à partir de Narbonne et tout le long de la plaine, la terre est recouverte d'un blanc linceul d'une épaisseur de 80 centimètres et d'environ trois mètres à Lésignan. Dans les tranchées la neige est tellement dure que la pelle est impuissante à l'enlever. Il faut employer la pioche.

« Les communications ont été complètement interrompues jusqu'à Toulouse et au-delà. La ligne de Perpignan est aussi interceptée. Les lettres qui étaient en souffrance à Narbonne ont été ramenées à Marseille et dirigées sur Bordeaux par Paris et le chemin de fer d'Orléans. C'est la voie que prennent actuellement toutes les correspondances pour l'ouest. Cette voie, du reste, n'est que de six heures plus longue que la ligne du midi. On

présume que l'interruption que nous signalons durera de huit à dix jours. »

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

- 3 mars. — Benâtre Elisabeth-Fernande.
5 id. — Gautier Léonce-Henri-Alfred.
6 id. — Lafitte Louis-Henri.

DÉCÈS.

- 6 mars. — Patutel Eléonore-Virginie-Marie, âgée de 20 mois, née à Saint-Pierre.

NOUVELLES MARITIMES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Mars.	ENTRÉES.	VENANT DE
2.	Hodgson, c. Mac Donald, div. march.	Halifax.
4.	g. p. Marie-Fraser, p. Coste.	Halifax.
Passagers: MM. Primat négociant, Crassin Pierre, commis négociant.		

Mars.	SORTIES.	ALLANT A
7.	Hodgson, c. Mac Donald, lest.	Halifax.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Marie Fraser*, partant pour Halifax, le lundi 14 du courant, prendra la malle pour les Etats-Unis et l'Europe.

On recevra à la poste le dimanche jusqu'à six 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.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

L'ALMANACH DU MARIN

Pour 1870

Prix: 1 fr.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 10 au 16 mars 1870.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
MARS.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 10	1 00	1 34	7 00	7 27
Vend. 11	2 04	2 50	7 59	8 37
Sam. 12	3 30	4 20	9 20	10 05
Dim. 13	4 30	5 01	10 48	11 26
Lundi 14	5 31	6 07	11 59	00 23
Mardi 15	6 29	6 58	00 54	1 17
Merc. 16	7 16	7 43	1 40	2 01

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 2 au 8 mars 1870.

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	740	740	4	5			S.-O.	2	Ni.	Neige et brume.
3	745	746	2	1 5	—1		O.	3	Ni.	Neige.
4	751	753	—2 5	—3	—4		N.-E.	3	Ni.	Neige.
5	754	754	—3	—3 5	—5		N.-E.	3	Ni.	Neige.
6	757	757	—4	—3	—7		N.-E.	3	Ci.-Cu.	
7	758	759	—3 5	—0 5	—6 5		N.-O.	2	Ni.	Aurore.
8	756	750	—2 5	—3	—5		S.-E.	3	Ni.	Neige.