

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 14. S. Tiburce.

V. 15. VEND. S. P. L. | L. 18. S. Parfait.
S. 16. S. Fructueux. | M. 19. S. Léon.
D. 17. PAQUES. | M. 20. S. Théotime.

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**Gouvernement colonial.****ORDRE**

Les dispositions suivantes seront observées à l'occasion du Vendredi Saint et de la fête de Pâques.

Le Vendredi Saint, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, il sera tiré des coups de canon, d'heure en heure, par le stationnaire.

Les couleurs nationales seront arborées à mi-mât sur les édifices publics.

Les bâtiments de la station locale et les navires du commerce porteront le pavillon en berne, et auront les vergues en pantenne.

Ces dispositions se répéteront le samedi, jusqu'au moment où les cloches entreront en branle.

A cet instant, les pavillons seront hissés, les vergues dressées, et le stationnaire fera une salve de 21 coups de canon.

Le dimanche de Pâques, le Commandant assistera à la messe solennelle qui sera célébrée à 10 heures 45 minutes du matin.

Les autorités civiles et militaires, se réuniront à 10 heures 30 minutes à l'Hôtel du Gouvernement.

La gendarmerie fournira les escortes du cortège et de la magistrature.

Saint-Pierre, le 12 avril 1870.

Le Commandant,

V. CREN.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 11 avril 1870, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, les sieurs Dodeman (Carolin-Charles), et Juin (Paul), marins pêcheurs, élus à la majorité des suffrages par les armateurs à la petite pêche, ont été commissionnés, en qualité de gardes-jurés pour être chargés de constater, pendant l'année 1870, les contraventions aux arrêtés du 12 avril 1869 et 5 août suivant relatifs à la police de la pêche dans les eaux des îles St-Pierre et Miquelon.

Administration de la marine.**INSCRIPTION MARITIME.**

Le samedi, 16 avril courant, à une heure de relevée, il sera procédé, par le Commissaire de l'inscription maritime, avec l'autorisation de M. l'Ordonnateur, à la vente au plus offrant et dernier enchérisseur, d'une embarcation non pontée trouvée en mer au mois de novembre dernier.

Cette embarcation mesure 6^m80 de longueur sur 1^m60 de largeur au maître bau et 0^m60 de creux.

La vente aura lieu au comptant. Elle sera faite à la cale de Laroncière.

Administration intérieure.**DOUANES.**

ÉTAT indiquant la valeur des denrées et marchandises importées et exportées pendant la période quinquennale de 1865 à 1869 inclus.

IMPORTATIONS et EXPORTATIONS	1865.		1866.		1867.		1868.		1869.	
	MARCHANDISES		MARCHANDISES		MARCHANDISES		MARCHANDISES		MARCHANDISES	
	françaises	étrang.	françaises	étrang.	françaises	étrang.	françaises	étrang.	françaises	étrang.
Importations.	1,881,607	2,560,210	3,049,309	3,417,780	3,148,184	4,749,430	3,272,206	4,902,506	3,310,132	5,224,954
TOTAL.	4,441,817		6,467,089		7,897,614		8,174,712		8,535,086	
Exportations.	8,687,334	530,944	8,771,230	730,545	8,367,816	909,584	7,870,324	908,161	8,140,993	1,132,714
TOTAL.	9,218,278		9,501,775		9,277,400		8,778,485		9,273,707	
TOTAUX GÉNÉRAUX.	13,660,095		15,968,864		17,175,014		16,953,197		17,808,793	

Saint-Pierre, le 12 mars 1870.

L'Agent des douanes, J. LARUE.

Vu : L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.**FEUILLETON****VOYAGE D'EXPLORATION EN INDO-CHINE****II. — LAOS SIAOIS**

Sortons maintenant de ce riche delta, dont l'avenir est aujourd'hui tout entier entre les mains de la France, et continuons l'ascension du fleuve du Cambodge. — Ce ne sera qu'à plus de quatre cent cinquante kilomètres de la mer, et bien au-dessus de la jonction du bras qui conduit au grand lac, que nous le trouverons complètement dégagé de tout mélange avec les eaux de l'Océan indo-chinois. Cratieh, petit village cambodgien situé sur la rive gauche, par 12° 28' environ de latitude nord, est le point extrême où, à l'époque des eaux basses, la marée se fait encore sentir. C'était également le point où s'arrêtaient, avant le voyage de M. de Lagrée, les reconnaissances hydrographiques. C'était là que commençait l'inconnu.

Quelles régions traversait cet immense fleuve ? Restait-il longtemps navigable ? Venait-il, comme le voulait certaine tradition accréditée au Cambodge, d'un lac profond situé dans l'intérieur de cette mystérieuse contrée du Laos, que l'on ne connaissait guère que de nom en Europe ? La multiplicité des noms donnés au fleuve par les différents voyageurs avait fini par produire, pour tous les renseignements

relatifs au pays qu'il traverse, une confusion vraiment inextricable. Les Portugais l'avaient d'abord fait connaître sous le nom de Mecon, Mecom, Mekong ou Meikong, qui est l'appellation siamoise ; mais il reçut bientôt des géographes européens le nom de Cambodge, qui était celui du dernier royaume qu'il traversait, et cette dénomination, tout à fait inconnue aux riverains eux-mêmes, est, à proprement parler, la plus convenable aujourd'hui, les noms indigènes étant trop nombreux, trop locaux ou trop difficiles à prononcer pour avoir chances de prévaloir. D'ailleurs, le nom annamite *Song Leun*, le nom cambodgien *Tonky Thôn* ne sont pas, en réalité, des noms propres, et veulent dire simplement « le grand fleuve ». Le nom laotien Nam Khong, ou eau de Khong, ne prévaut que dans la partie médiane de son cours. Les Chinois lui donnent ensuite successivement les noms de Kiou Long Kiang (fleuve au neuf dragons) et de Lan Tsan Kiang (fleuve fils des montagnes). Dans le Tibet, enfin il reçoit de nouveaux noms, mais il ne serait pas prudent encore d'en établir la synonymie.

C'est peu au-dessus de Cratieh que le Cambodge, pour donner à ce fleuve le nom que nous lui conserverons désormais, entre dans le Laos. Une longue zone à peu près inhabitée et couverte de forêts magnifiques sépare les premiers centres de population laotiens des derniers villages Klmers, nom que se donnent les descendants abâtardis des anciens fondateurs du royaume du Cambodge. Dans cet espace, de nombreux rapides viennent accidenter la navigation du fleuve, des bancs de roches y traversent son lit à plusieurs reprises et précipitent son cours. Enfin, à moins de deux cents kilomètres de Cratieh, de vé-

ritables cataractes viennent limiter d'une manière absolue la navigation à vapeur, qu'il serait du reste très-difficile et très-hardi d'étendre même jusque-là.

Ce sont sans doute ces difficultés matérielles, jointes au fatal régime administratif qui pèse sur le royaume du Cambodge et au dépeuplement des frontières de ce petit Etat, auxquelles il faut attribuer les communications si rares et si intermittentes des régions laotiennes avec le delta du fleuve. Cette zone intermédiaire est cependant d'une admirable richesse : tout dangereux qu'il est par fois, le fleuve y accumule des éléments de fertilité, y déploie une somme de forces vives dont des mains industrieuses pourraient tirer un parti magnifique. Malgré des courants d'une violence extraordinaire et les inondations produites par des changements de niveau qui, d'une saison à l'autre, dépassent douze mètres, il n'en reste pas moins un puissant moyen de transport, un admirable fertilisateur. Rien ne donne une plus haute idée de sa fécondité et de sa force que les aspects si variés et si grandioses que présentent ses rives, lorsqu'il étend sur une largeur de plusieurs kilomètres, et au milieu d'îles innombrables, ses eaux tantôt calmes, tantôt impétueuses.

Il est bien difficile de traduire l'impression que laissent dans l'esprit ces gigantesques paysages de l'Asie tropicale : elle semble tenir des lieux eux-mêmes je ne sais quoi de caractéristique et d'intime qui ne saurait se traduire dans une langue étrangère à ces régions lointaines. Les points de comparaison manquent presque complètement pour essayer de la rendre, et l'habitude ne tarde pas à l'émousser, au point de n'en faire bientôt qu'un souvenir insaisissable. Ce n'est, du reste, qu'une question d'échelle

ACTES OFFICIELS MÉTROPOLITAINS.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

(6^e direction : Colonies. 1^{er} bureau : Administration générale).

Honneurs et préséances à attribuer aux chefs d'administration intérimaires.

Par une circulaire du 7 février 1869, le ministre de la marine et des colonies a rendu applicables dans nos différents établissements coloniaux les prescriptions d'une dépêche adressée au gouverneur des établissements français de l'Inde, le 26 décembre 1855, et concernant les honneurs et préséances à attribuer aux chefs d'administration intérimaires.

Voici la teneur de cette dépêche :

Paris, le 26 décembre 1855.

Monsieur le Gouverneur, la question a été soulevée de savoir si, dans le cas où un des emplois de chefs d'administration, dans une colonie, serait occupé par un intérimaire, celui-ci aurait, relativement aux autres chefs d'administration, sous le rapport du rang et des préséances, la même situation que le titulaire qu'il remplace.

Lorsqu'il s'agit d'un fonctionnaire ou d'un officier appelé par le règlement à exercer les fonctions intérimaires, par le seul fait de l'absence du titulaire, la question doit être décidée négativement; mais il n'en est plus de même si l'intérimaire a été spécialement désigné par le département, qu'il soit envoyé de France, qu'il vienne d'une autre colonie, ou enfin qu'il soit pris dans la colonie même. Dans ce cas, l'intérimaire doit jouir de toutes les prérogatives attachées aux fonctions dont il a été chargé, en vertu d'une délégation particulière de l'autorité métropolitaine.

La présente dépêche devra être communiquée au contrôle colonial.

Recevez, etc.

L'Amiral ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies.

Signé : HAMELIN.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs les Gouverneurs des colonies; Officiers généraux et supérieurs commandant en chef les divisions ou stations navales.

(2^e direction : Personnel. 3^e bureau : Équipages de la flotte.)

Paris, le 14 janvier 1870.

Au sujet de la forme à donner aux demandes de personne pour les divisions ou stations navales, ou pour les stations locales des colonies.

Messieurs, une circulaire de mon prédécesseur, en date du 22 septembre 1865, vous a

déjà fait connaître quelques-uns des renseignements que doivent présenter les demandes de personnel pour les divisions et stations navales ou pour les stations locales des colonies.

Afin d'obtenir d'une manière uniforme et complète les indications qui me sont nécessaires pour juger de l'opportunité des envois et pour éviter les doubles emplois qui pourraient facilement se produire, j'ai décidé qu'à l'avenir ces demandes me seraient toujours adressées dans la forme du modèle joint à la présente circulaire.

Recevez, etc.

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

Signé : RIGAULT DE GENOUILLY.

PARTIE NON OFFICIELLE

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs les Préfets maritimes

(2^e direction : Personnel. 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e bureaux : État-major de la flotte. Corps entretenus. Équipages de la flotte; Troupes de la marine. — 3^e direction : Services administratifs. 4^e bureau : Substances, Hôpitaux et Chiourmes.

Paris, le 30 novembre 1869.

Rappel des prescriptions relatives aux vaccinations et revaccinations.

Messieurs, la circulaire du 29 décembre 1860 (*Bulletin officiel*, page 567), résumant les dispositions adoptées par les départements de la guerre et de la marine, en ce qui concerne les vaccinations et revaccinations, a établi les règles auxquelles il y avait lieu de se conformer à l'avenir pour la pratique de ces mesures prophylactiques.

Par suite de faits observés récemment à bord de certains bâtiments, où la variole s'est déclarée à l'état épidémique, il me paraît nécessaire de renouveler d'une manière formelle les prescriptions relatives à la vaccine et d'en étendre l'application à diverses catégories de personnel, qui n'y avaient point été astreintes jusqu'ici.

Après avoir pris à cet égard l'avis du conseil supérieur de santé, j'ai donc décidé ce qui suit :

1^o Tout homme admis dans la marine, à quelque titre que ce soit, et quelle que soit sa provenance, devra être vacciné dans les huit jours qui suivront son entrée au service, alors même qu'il offrirait des traces de vaccinations antérieures; il n'y aura d'exceptions que pour les hommes présentant des cicatrices nombreuses et incontestables de variole;

2^o La vaccination sera, autant que possible, pratiquée de bras à bras, et on devra toujours choisir comme sources de virus vaccinal des pustules appartenant à des hommes de constitution vigoureuse et indemnes de contamination syphilitique ou autre;

3^o Il sera fait, à chaque bras, trois piqûres avec un instrument abondamment chargé de virus vaccinal, et toutes les précautions seront prises pour assurer la marche régulière de cette inoculation;

4^o L'indication de cette opération, avec sa date et ses résultats, se sera inscrite au livret de toute personne sur laquelle elle aura été pratiquée;

5^o Tous les ans, les médecins chargés du service de santé dans les divisions des équipages de la flotte, les corps de troupes, etc., devront, indépendamment des rapports généraux qu'ils ont à fournir, exposer séparément dans une note spéciale, à la date du 31 décembre, les conditions dans lesquelles ce service a été accompli pendant l'année, et les résultats positifs, douteux et négatifs, dont ces opérations auront été suivies. En ce qui concerne particulièrement les divisions des équipages de la flotte, les commandants de ces divisions continueront à faire connaître, dans leurs rapports trimestriels, les résultats des vaccinations et revaccinations opérées pendant le cours de chaque trimestre;

6^o Seront particulièrement soumis aux règles indiquées ci-dessus :

Les élèves du *Borda*, au moment de leur entrée à bord du vaisseau-école; les étudiants des écoles de médecine navale, lors de leur inscription pour suivre les cours, ou lors de leur admission dans le corps de santé, pour ceux qui ne passent pas par lesdites écoles, et, en général, tout le personnel appelé à embarquer sur les bâtiments de la marine impériale;

7^o A bord de tout bâtiment armé, le commandant fera vérifier par le médecin-major quels sont les officiers marins, marins et agents qui se trouvent dans le cas d'être vaccinés de nouveau. L'attention du médecin-major sera appelée plus particulièrement sur les agents inférieurs des vivres et les agents de service, qui, pour la plupart, passent directement de la vie civile, sur un bâtiment de guerre. Les revaccinations reconnues nécessaires seront opérées le plus promptement qu'il sera possible.

Je vous invite à donner les ordres les plus précis pour que la présente circulaire soit rigoureusement exécutée, et vous aurez à adresser, à ce sujet, des recommandations spéciales

pour le regard. L'œil s'accoutume bien vite à ces proportions grandioses, qui s'harmonisent si bien dans l'ensemble général du tableau, à cette richesse de végétation, à ces profusions de verdure qui couvrent tout, s'accablent et s'étendent à l'infini et que l'on finit par ne plus voir, par cela même qu'elles sont partout. Ces forêts sont toujours les mêmes, elles sont toujours d'un aspect si belles, et pleines d'harmonies étranges : au moindre souffle de brise, le bambou grince et se plaint comme un mât courbé par la tempête, la haute cime des yaô (1) rend un murmure vague et sourd qui se propage et se répète comme un long gémissement au travers de cet océan de feuillage. La brise cesse, le silence se rétablit; soudain un bruit lointain se fait entendre sous les arceaux de la forêt, il se renouvelle toujours plus fort, grandit, approche; il est sur vous. On le voit la tête, ce n'est qu'une feuille, qui, détachée d'une haute branche, de chute en chute arrive enfin jusqu'à terre après vous avoir fait tressaillir à chacun de ses légers choisis. Quelquefois, le cri sonore de l'éléphant retentit dans les profondeurs de la forêt, dont tous les échos répondent à ce puissant appel; un mélange indéfinissable de chants d'oiseaux et de cris d'insectes lui succède, et la sauterelle cambodjienne domine ce vague accord de son éclatant refrain dont la note sèche et criarde s'affaiblit lointainement, emportée dans son vol rapide. On prête l'oreille; c'est le sourd murmure du fleuve qui croît et décroît soudain? non; c'est le bruit lourd et confus des berges de sable qui s'écroulent

et que les eaux emportent dans leur cours. Le soleil est couché, la nuit est venue; on ne suit plus qu'à grand peine le sentier tortueux qui serpente sous les grands arbres; les troncs des banlangs (1) se dressent à chaque détour comme de blancs fantômes; l'on songe en frémissant à l'ennemi toujours invisible, toujours présent de ces contrées le tigre, dont l'heure est venue, et l'on revient, en pressant involontairement le pas, auprès du feu du campement.

Le fleuve offre parfois de plus riants paysages que les sombres profondeurs de la forêt. Ses eaux se déroulent souvent le long des plages au sable d'or, au milieu d'îles charmantes, qu'il semble se complaire à dessiner dans son cours. De nombreuses troupes de singes s'ébattent en criant sur les arbres de la rive et s'amuse à suivre la barque légère qu'emporte le courant. A son approche, les cerfs qui buvaient se retirent lentement, et le buffle sauvage, qui se frayait un large chemin au milieu des hautes herbes, s'arrête pour la contempler d'un œil farouche. De nombreuses troupes de paons se promènent gravement à l'ombre, tandis que sur le sable brûlant, ou sur les rochers noirâtres qui apparaissent çà et là près des bords, d'innombrables calmans baignent au soleil; des cassiers au bec gigantesque, de brillants martins-pêcheurs fixent le flot d'un œil avide, plongent et s'envolent avec leur proie, tandis que le poisson, insouciant du danger, joue à la surface de l'eau et dans ses chabats vient retomber dans la barque même, bonne fortune inattendue des bateliers. Rien

de plus animé et de plus vivant que ce paysage véritable eldorado de chasseur, auquel l'homme manque cependant!

Parfois aussi aux plages de sable succèdent des rives de marbre que les eaux ont polies et creusées profondément; barrières insuffisantes, elles ne peuvent réussir à contenir le fleuve, qui, irrité de cet obstacle, le franchit en grondant, et s'épand au hasard au milieu de la forêt. Des bancs de sable, des îles en formation viennent alors élargir d'un mètre son cours, et ce monde naissant, sorti de ses alluvions, ne présente, lors de la baisse des eaux, qu'un triste et monotone aspect. Les feuilles, flétries par l'eau, à l'époque de l'inondation en gardent la couleur jaunâtre; les arbres, frappés par le courant, restent tristement courbés dans sa direction; il fait calme et l'on dirait qu'une tempête perpétuelle passe dans ces branches et les incline sous son effort. D'énormes troncs abattus gisent sur la rive; d'autres, entraînés par le fleuve, sont restés suspendus sur la cime des arbres submergés, comme les arches d'un pont détruit. Partout une apparence de ravages et de ruines dissimule une force et une fécondité réelles.

Mais nous voici au pied des cataractes elles-mêmes, que nous avons indiquées plus haut comme l'extrême limite de la navigation à vapeur sur le Cambodge.

FRANCIS GARNIER.

(Revue maritime et coloniale).

(1) Arbre de la famille des diptérocarpées.

(1) Arbre de la famille des diptérocarpées.

(La suite au proch. n^o.)



aux commandants des bâtiments qui prendront armement.
Recevez, etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'Etat au Département de la marine et des colonies,
Signé - RIGAUT DE GENOUILLY.

Les Naufrageurs anglais sur les côtes de France.

*(Annales de la société de sauvetage. — Février 1870
2^e livraison.)*

On se souvient peut-être d'un article publié dans ce recueil sous le titre : *Les naufrageurs sur les côtes d'Angleterre* : c'était une peinture exacte de ce qui se passe sur certains points des côtes de la Grande-Bretagne. La fréquence et l'importance des naufrages y ont donné naissance à l'industrie du sauvetage des navires et des cargaisons. Jusque-là rien de mieux, et c'est profit pour tout le monde ; mais cette industrie, à son tour, a enfanté les abus, la fraude, la violence, la piraterie du sauvetage en quelque sorte, pouvant s'exercer au grand jour à la faveur d'une détestable organisation judiciaire. Cette organisation va être modifiée complètement, et le nouveau *Merchant Shipping act*, sur lequel nous pullions en ce moment une étude, modère à l'audace des naufrageurs par l'établissement des cours locaux d'Amirauté, et le caractère définitif des jugements rendus à tous les degrés de la juridiction. Il faudra néanmoins un certain temps pour faire disparaître les anciennes habitudes, beaucoup plus répandues qu'on ne le croit généralement, car il y a naufrageurs et naufrageurs. Les moins scrupuleux vont prendre à l'abordage des bâtiments qui naviguent paisiblement sans courir le moindre danger, et les amènent dans un port, sous le prétexte de les avoir sauvés d'une perte totale. Il n'y a pas de témoins ; et si, par malheur, le navire pris de cette manière a reçu quelque coup de mer, cassé un mât, éraillé sa quille, etc., c'en est assez pour établir tout au moins la présomption du naufrage ou du danger. Le navire est saisi ; l'affaire peut aller devant la haute cour d'Amirauté, à Londres, et ce que le capitaine a de mieux à faire est de transiger. Il faut le reconnaître, les naufrageurs de cette catégorie sont en petit nombre ; mais il y a beaucoup de gens parmi les habitants des côtes anglaises et parmi les marins, qui considèrent comme très-naturel de s'emparer d'un navire momentanément abandonné, sous le prétexte de le sauver ; au besoin, on engage même par divers moyens l'équipage à descendre à terre, et pendant qu'on lui fait prodiguer des soins, on va occuper le navire. Le *Merchant Shipping act*, précise à la vérité, dans les articles 53 et 54, que le terme *derelict* (abandon) doit s'entendre de l'abandon par l'équipage sans espoir de retour. Mais tout le monde n'a pas étudié le *Merchant Shipping act*, ni la valeur exacte des expressions qu'il renferme, tandis que tout marin sait par tradition que s'il trouve un bâtiment sans équipage, la propriété lui en est acquise pour une part importante. Et comme l'Anglais, cosmopolite par essence, est dans l'usage de se considérer comme chez lui partout où il se trouve, les naufrageurs de ce pays n'hésitent pas, à l'occasion, à exploiter nos côtes comme leurs propres rivages, et ils le font avec une telle candeur que c'est dans nos ports et devant nos tribunaux qu'ils osent venir réclamer le prix de leurs déprédations. Il est vrai d'ajouter qu'ils respectent les navires français et ont soin, en pareil cas, de s'attaquer à des pavillons étrangers ; mais nos juges se sont montrés jusqu'ici insensibles à cette délicatesse.

On peut en juger par les deux anecdotes suivantes :

Nous avons raconté dans le dernier numéro le sauvetage de l'équipage du navire allemand *la Fraïa* opéré le 2 janvier par le canot de sauve-

tage de Cette. Ce canot était rentré au port à midi et demi ; à trois heures, le consul et l'agent des assurances offrirent 1,000 fr. au capitaine du remorqueur *l'Actif* pour aller chercher *la Fraïa*. Il pleuvait à torrents ; la mer était encore grosse. Quelques heures avant, la canonnière *la Grenade* avait été presque compromise en essayant d'aller avec le canot de sauvetage au secours de l'équipage. Le capitaine de *l'Actif* déclara qu'il attendrait une embellie. La nuit venue, on organisa un service de surveillance sur le môle, à la maison du canot et sur la plage. La tempête ne tarda pas à mollir ; la mer tomba rapidement. Vers minuit il faisait calme plat ; à trois heures du matin, le capitaine et l'équipage de *la Fraïa* se rendirent à bord avec un pilote. Quel ne fut pas leur étonnement de trouver leur navire occupé par six Anglais, dont un capitaine et un armateur, qui leur en interdirent l'accès, leur déclarèrent qu'ils avaient pris possession du navire, et, par ce fait, en étaient légalement les propriétaires ! Ils avaient effectivement déjà fait acte de propriété en se hâtant de pendre la crémaillère à bord ; depuis plusieurs heures, ils mangaient, buvaient, et fumaient les cigares du capitaine allemand. Après maints pourparlers, le pilote fut cependant autorisé à monter seul à bord pour rentrer le navire dans le port. A peine y fut-il arrivé qu'apercevant le consul allemand sur le quai, et apprenant qu'il était allé requérir la force armée, les vaillants sauveteurs s'affalèrent dans leur canot et s'enfuirent. Mais pour que rien ne manquât à cette scène de haute comédie, ils firent assigner, le lendemain, le capitaine allemand en dommages-intérêts, réclamant la moitié de la valeur du navire et de la cargaison. Le tribunal les a condamnés aux dépens.

Il y a quinze mois, un autre naufrageur, le capitaine anglais Pullock, commandant le steamer *l'Eagle*, n'en avait pas été quitte à si bon marché. Il est vrai qu'il ne s'était pas contenté de boire le vin et de fumer les cigares du capitaine dépoillé, il avait filé les chaînes par le bout et laissé les ancres au fond, mis un gardien à bord pendant l'instance en appel, etc.

Le capitaine Pullock était mouillé avec son navire sur la côte de Belle-Isle, attendant le moment favorable pour entrer en Loire, lorsqu'il aperçut un navire norvégien, le *Hoppet*, entièrement dématé, mouillé à mi-canal entre Quiberon et Belle-Isle. L'équipage de ce navire étant venu à terre avec le pilote pour chercher du secours, le capitaine anglais s'empressa de se rendre à bord avec trois ou quatre hommes. Sur ces entrefaites, arrive la corvette à vapeur *le Bougainville*, envoyée par l'amiral commandant la division cuirassée mouillée à Quiberon, et qui avait aperçu le bâtiment désemparé. Le commandant du *Bougainville* offre ses services : on lui répond que l'on s'est entendu avec le steamer *l'Eagle* qui doit venir prendre la remorque, et l'avis retourne au mouillage. De son côté, le capitaine du *Hoppet* demandait, par le télégraphe, un bâtiment à vapeur au préfet maritime de Loirent, qui en promettait un sous peu. Ce bâtiment vint en effet ; mais lorsqu'il arriva sur les lieux, il y avait deux heures que *l'Eagle* était en route avec le *Hoppet* à sa remorque. Le capitaine norvégien, voyant de terre les dispositions prises par *l'Eagle*, se rendit à son bord, déclarant qu'il attendait un remorqueur ; on refusa de le laisser monter, et ses protestations n'eurent pour effet que d'engager les Anglais à hâter l'appareillage, par la crainte d'être troublés dans leurs opérations par quelque bâtiment de l'Etat. Le soir, les deux navires entraient à Saint-Nazaire, et le capitaine Pullock réclamait le tiers de la valeur du *Hoppet*, qu'il avait, disait-il, sauvé du naufrage. Dix jours après, le tribunal de première instance de Saint-Nazaire, jugeant commercialement, le condamnait, au lieu de cela, à 15,000 francs de dommages-intérêts. Cette

somme fut réduite à 12,000 francs par la cour d'appel.

M. Pullock a dû se dire qu'à tout prendre le métier de naufrageur n'était pas lucratif en France, et, pour peu que jouissant de quelque aisance, il ait à cœur de ne pas compromettre l'avenir de sa famille, la prudence lui aura fait un devoir de ne plus tenter de pareilles spéculations. Nous croyons que ses confrères feront bien de mettre à profit sa mésaventure et d'imiter sa réserve.

(Annales de sauvetage maritime).

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

- 6 avril. — Fichet Auguste-Aimable.
11 id. — Le Chevalier Pierre-François.
11 id. — Girardin Paul-Jules.

MARIAGE.

- 7 avril. — Cordon Hyppolite-Pierre, marin, avec Boyer Eugénie-Françoise, sans profession.

DÉCÈS.

- 9 avril. — Le Rousseau Yve-Marie, marin, âgé de 28 ans, né à Paimpol.
9 avril. — Bataille Alexis, marin, âgé de 38 ans, né à Bouillon (Manche).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Mars.	ENTRÉES.	VENANT DE
25.	Léonce, c. Ménier, div. march.	Granville.
Avril.		
7.	Pierre-Philippe, c. Burel, div. march.	Fécamp.
	François-Arago, c. Letournel, d. march.	Granville.
	Jean-Bart, c. Argentay, sel.	Dieppe.
	Trois-Frères, c. Tougard, sel.	Fécamp.
	Charles-Gustave, c. Ledun, sel.	Cadix.
	Marie-Clémentine, c. Duval, sel.	Cette.
	Georges-Paul, c. Lefebvre, sel.	Fécamp.
	Martine-Armande, c. Dehilottz, sel.	Fécamp.
	Deux-Empereurs, c. Palfray, sel.	Fécamp.
	Pauvre-Orpheline, c. Lemessager, d. m.	Saint-Malo.
	Victor-Hugo, c. Lemarchand, sel.	Fécamp.
	Alliance, c. Galessard, sel.	Fécamp.
	Eugénie-Marie, c. Philippe.	Granville.
	Molière, c. Olhagaray, div. march.	Bayonne.
8.	Duguay-Trouin, c. Duhamel, sel.	Fécamp.
	César, c. Monnier, sel.	Fécamp.
	Ville-de-St-Valery, c. Palfray, div. march.	Fécamp.
	Junon, c. Besnoit, div. march.	Granville.
	Pierre-Anthoine, c. Boinel, sel.	Dieppe.
	Marie-Alice, c. Nicolas, sel.	Cette.
	Granvillaise, c. Barbu, div. march.	Granville.
	Puget, c. Lericquier, div. march.	Granville.
	Jacques, c. Fiquet, sel.	Cadix.
	Bélair, c. Dartois, sel.	Saint-Malo.
	Marie-Eugénie-Elisabeth, c. Texier, sel.	Saint-Malo.
	Christophe-Colomb, c. Maillard, sel.	Fécamp.
9.	Jacques, c. Guyomard, sel.	Cadix.
	Gabrielle, c. Mousse, sel.	Fécamp.
	Iris, c. Maillard, sel.	Fécamp.
	Georges-Auguste, c. Lambert, sel.	Granville.
	Bois-Rosé, c. Foret, sel.	Fécamp.
	Lucie, c. Azema, sel.	Cette.
	Rubens, c. Milandain, sel.	Fécamp.
	Magellan, c. Galissard, sel.	Fécamp.
	Nephtis, c. Bertel, sel.	Fécamp.
11.	Lefty, c. div. march.	Boston.
	Arab, c. Forest, div. march.	Boston.
	Elisa, c. charbon.	Sydney.
	Fraveller, c. Langlois, div. march.	Boston.
12.	Michel-Emile, c. Lambert, div. march.	Martinique.
Avril.		
	SORTIES.	ALLANT A
10.	Eclair, c. Gaillard,	Martinique.
	avec 183,523 kil. morue sèche, ch. par MM. Rioteau et fils, M. Guibert et fils et la Cie Glacière Transatlantique.	
	Espiègle, c. Gautier,	Martinique.
	avec 126,650 kil. morue sèche, ch. par MM. Lepomellec et P. Beaumonts.	

Navires expédiés pour les lieux de pêches,

7. Ella.	11. César.
— Prince-de-Condé.	— Julie.
— Bessie.	— Deux-Sophies.
— Louis.	— Etoiles-des-Mers.
8. Aimée.	— Béranger.
— Dadin.	— Iris.
— Deux-Louise.	— Maréchal-de-Turenne.
— Elisa.	— Victoria.
— Anna.	— Pierre-Anthoine.
— Aglaé.	— Monte-Cristo.
— Mathilde.	— Ferdinand.
— Ville-de-Contance.	— Marie.
— A-tèle-et-Auguste.	— Gabrielle.
— Colombier.	— Armentine.
— Augustine.	— Roland.
— Providence.	— Aventure.
— Louise.	— Saint-Louis.
— Marie-Eug.-Elisabeth.	12. Eponine.
9. Duguay-Trouin.	— Duquesne.
— Reine-Blanche.	— Jean-Agathe.
— Alliance.	— Deux-Pierre.
— Trois-Frères.	— Eugénie.
— Bois-Rosé.	— Madeleine.
— Ville-de-St-Valery.	— Galilée.
— Pauline.	



Nous étions presque inquiets sur le sort du brig *Marie-Gabrielle*, de Granville, qui, parti le 7 mars de son port d'armement, n'avait pas même été rencontré par aucun des autres navires, comme lui, venant d'Europe à Saint-Pierre. Hier, 12 du courant, à neuf heures et demie du matin le sémaphore signalait brig en vue, et une heure après on avait reconnu le navire; à onze heures du matin, il a mouillé sur rade après trente-six jours de mer et sans avaries.

Nos banquiers ne sont pas encore tous arrivés; la *Bonté-du-Pêcheur*, capitaine Poussier, de Dieppe, est encore dehors. Il serait temps cependant de rallier notre rade, car dès hier plusieurs bateaux anglais nous sont arrivés avec du hareng, qu'ils ont vendu de 11 à 16 francs, suivant qualité; et, à ce propos, qu'on nous permette quelques réflexions au sujet de cette tactique suivie par nos vendeurs de boëtte. La chambre de Saint-Jean, a, dit-on, fait défense à ces gens de se livrer à la pêche du hareng, qui doit être chez nous importé, avant le 12 avril. On voulait même étendre cette prohibition jusqu'au 15, mais on s'est contenté de la date du 12; c'était sans doute dans l'intérêt des pêcheurs anglais eux-mêmes, car nous aimons à croire que cette question a dû être traitée dans l'honorable chambre avec impartialité et sans aucune arrière pensée plus ou moins égoïste. Soit!

Mais est-ce bien là protéger les intérêts de ces pauvres gens; et ne serait-ce pas plutôt les exposer à perdre complètement le bénéfice ou plutôt le pain de leurs familles que cette première pêche leur assure la plupart du temps.

Le hareng est un poisson essentiellement voyageurs: d'où vient-il, ou va-t-il ensuite, nous n'en savons rien; mais ce que nous n'ignorons pas, c'est que les bandes de hareng viennent hanter la côte de Terre-Neuve au mois de mars, seulement pour y déposer leur frai, cette opération effectuée, et pour éviter la dent des squales, cétaqués et autres poissons voraces, parmi lesquels la morue, il s'empresse de quitter les côtes à l'abri desquelles il ne peut éviter ses nombreux ennemis et se dirige vers d'autres contrées.

Or, si nous sommes bien renseigné, depuis près de deux mois, le hareng donnait en abondance tout le long des côtes S.-O. et O. de Terre-Neuve; il a eu tout le temps de frayer; pourquoi n'est-il donc pas parti, selon son habitude. Et si, comme il est arrivé les années précédentes, ce poisson avait, après un séjour de deux mois sur ces côtes, laissé les parages de pêche, que seraient devenus les pêcheurs et vendeurs de boëtte. Qui, à Saint-Pierre, leur eut fait ces avances qu'ils sont cependant bien heureux d'y trouver, farine, beurre, mélasse, etc., etc., en un mot tout ce dont ils ont besoin chez eux tant en vivres et effets, qu'en ustensiles et agrès de pêche?...

Le trois-mâts *Hortense*, de Dieppe, s'est échoué vendredi dernier à Langlade, près des Buttereaux et à l'ouest. L'équipage a pu facilement gagner la terre. On espère relever le navire qui n'a pas encore fait eau et ne paraît pas avoir trop souffert.

A. P.

AVIS AUX NAVIGATEURS

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES

MER MÉDITERRANÉE.

Port d'Oran (côte de l'Algérie).

Les tempêtes des 1^{er} et 2 novembre dernier ont occasionné des dommages considéra-

bles aux jetés du port d'Oran; des blocs ont été jetés jusque dans la rade, et il faudra les veiller avec soin quand on ira au mouillage. En outre et jusqu'à ce que les dégâts aient été entièrement réparés, il n'est pas possible, lorsque la mer est un peu forte, d'allumer le feu qui signalait l'extrémité de la jetée du Nord; on devra donc ne pas compter de sus dès qu'il régnera un gros temps dans le golfe.

Voyez la série D, n° 691, et le plan n° 1142.

MER ADRIATIQUE.

Signaux de brouillard aux phares de Trieste et de Salvore (Autriche).

Le Gouvernement central maritime, à Trieste, fait connaître qu'il doit placer près du phare de Trieste une cloche de brouillard qui sera sonnée par coups doubles, de sons différents pendant 1 minute avec un intervalle de 4 minutes en chaque sonnerie.

Également, on doit placer près du phare de Salvore une cloche de brouillard qui sera sonnée à coups précipités (tremolio) pendant 2 minutes avec un intervalle de 3 minutes entre chaque sonnerie.

Provisoirement et jusqu'à ce que les deux appareils soient mis en place, on sonnera des cloches ordinaires aux deux phares.

Voyez la série D, n° 405 et 410.

On a allumé le feu de Missolonghi (Grèce).

Le Gouvernement grec fait connaître que le feu de Saint-Sauveur, près de la ville de Missolonghi, qui avait été provisoirement interrompu pour cause de réparation, est allumé de nouveau depuis le 17 novembre 1869.

Voir l'Annonce n° 40, 25 novembre 1869, et la série D, n° 467.

ANNONCES & AVIS

AVIS

M. HÉRAULT, rue Joinville, a l'honneur d'informer le public qu'il vient de recevoir des jambons désossés et ordinaires, saucisse fraîche, œufs frais, fromage de plusieurs qualités, beurre frais, huîtres fraîches, gâteaux assortis, macaroni, vermicelle, pâte d'Italie, tapioca, confitures de cerises et groseilles, pommes, oignons, oranges, citrons, sardines à l'huile, saindoux en vessies, harengs saurs, etc., etc.

AVIS

La maison COMOLET frères et les fils de l'ainé a l'honneur d'informer Messieurs les Négociants de Saint-Pierre, que toutes fournitures faites sans bons de ladite maison ne seront pas payées.

HOTEL DU LION-D'OR.

M. FRANÇOIS HACALA a l'honneur d'informer le public qu'il a pris la suite des affaires de l'Hôtel du Lion-d'Or, rue de l'Hôpital, n° 9.

Il ose espérer que cet établissement ne perdra, sous sa direction, rien de l'estime et de la confiance dont le public a bien voulu l'honorer précédemment.

Chambres meublées. — PENSIONS. — Vins fins et Liqueurs. — BILLARD, etc.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

L'ALMANACH DU MARIN

Pour 1870

Prix : 75 centimes.

BULLETIN

ACTES ADMINISTRATIFS DE LA COLONIE

(Années 1868 et 1869.)

Prix : 6 francs chaque année.

UN NUMÉRO : 1 franc.

LA FEUILLE OFFICIELLE

Un numéro : 50 centimes.

CALENDRIER ET TABLEAU POSTAL

Pour 1870.

Prix : 75 centimes.

TABLEAU POSTAL (seul) : 50 centimes.

LIVRET ET TABLEAU DE SIGNAUX

DU PHARE DE GALANTRY

Répétés par le stationnaire.

Prix : 50 centimes.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 14 au 20 avril 1870.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
AVRIL.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeu. 14	6 54	7 17	1 13	1 36
Vend. 15	7 39	8 00	1 57	2 19
Sam. 16	8 22	8 43	2 40	3 01
Dim. 17	9 04	9 26	3 23	3 44
Lundi 18	9 47	10 09	4 06	4 28
Mardi 19	10 31	10 54	4 35	4 56
Merc. 20	11 18	11 42	5 14	5 38

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 6 au 12 avril 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.				
6	760	762	6	6 8			N.-E.	3	Ni.	
7	763	763	4	5			S.-E.	2	Ni.	Brume.
8	755	754	4 5	7 5			S.-O.	2	Ni.	Pluie.
9	751	754	3 5	6			S.-O.	3	Ci.-Cu.-Str.	
10	760	762	3	4 5			N.-O.	2	Ci.-Srt.	
11	766	767	5	8			S.-O.	2	Ci.-Str.	
12	764	760	7 5	8			S.-O.	1	Ni.	Pluie.