

JOURNAL DE ST-PETERSBOURG

POLITIQUE, LITTÉRAIRE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL.

ADMINISTRATION. — REDACTION.
Tout ce qui concerne l'administration ou la rédaction du journal doit être adressé au bureau de la rédaction, Maximilianovsky (ancien Gloukhof) pérouok, maison Dussau, n° 15.
Toute communication destinée à l'insertion doit être signée et accompagnée de l'adresse de l'expéditeur. — Les lettres non affranchies sont refusées.
Nos abonnés de l'intérieur sont priés d'accompagner toujours les lettres qu'ils adressent à notre administration de la dernière bande d'envoi du journal.
PRIX DES ANNONCES A ST-PETERSBOURG
ANGLAISES ET AFFICHES 10 cop. la ligne.
RECLAMES 25
FAITS DIVERS 25

S'adresser à St-Petersbourg, au bureau spécial du Journal, lib. de la Cour Impériale, n° 15, de la Police, m. de l'église hollandaise, et à l'Administration du Journal, Maximilianovsky (ancien Gloukhof) pérouok, 15; à Moscou, chez GAUTIER, libraire, Pont des Marchaux; H. LANGWEIT, bureau d'annonces à Kiev; H. LACHÉLIN, ci-devant N. KYMMEL, libraire à Riga; R. ULMANN et C^{ie}, bureau de commissions à Ekaterinow; K. E. BOUDKIEWICZ, libraire à Jitomir, et G. BAERENSTAM, libraire à Tiflis; à Paris, à l'Office de Publicité Russe, Chausée d'Antin, 23; à Londres, chez DELIZY, Davies et C^{ie}, 1, Cecil street, Strand, W. C.; à Berlin, Rud. Mosse, Grosse Friedrichstr., n° 43; à Hambourg, chez HAASENSTEIN et VOGLER.

PRIX D'ABONNEMENT A ST-PETERSBOURG.

	Un mois.	Trois mois.	Six mois.	Un an.
Russie (SAINT-PETERSBOURG).	2 r.	5 r.	10 r.	18 r.
Belgique, Suisse, Hollande et Italie.	2 50	6 75	12 25	22 25
France, Espagne, Portugal, Grèce et Egypte.	2 50	7 50	13 25	24 25
Autres pays.	3 25	9 75	18 25	33 25
Etats-Unis d'Amérique.	3 75	10 50	20 25	37 25

PRIX DU FUSIL: en ville 10 cop.; d'une demi-feuille 6 cop.; à l'intérieur 12 cop.; d'une demi-feuille 7 cop.

CONDITIONS D'ABONNEMENT.
Les abonnements d'un an ne peuvent être pris que du 1^{er} JANVIER.
Les abonnements datent du 1^{er} ou non; leur durée ne doit jamais dépasser le 31 décembre.
Abonnements pour St-Petersbourg: au bureau spécial, lib. de la Cour impériale, au pont de Police et à l'Administration du Journal, Maximilianovsky (ancien Gloukhof) pérouok, 15.
Abonnements pour l'intérieur: adresser les lettres au Bureau spécial, rue de la Cour impériale, au pont de Police et à l'Administration du Journal, Maximilianovsky (ancien Gloukhof) pérouok, 15.
Abonnements pour l'étranger: adresser les lettres à l'Administration du Journal, Maximilianovsky pérouok, 15. Joindre le prix de l'abonnement soit en argent, soit en timbres poste de 5 cop., et au dessous.
Si le mandat sur une Banque de St-Petersbourg.

PARTIE OFFICIELLE.

SAINT-PETERSBOURG, 10 février.

DÉCORATION. Ordre de Sainte-Anne de la 1^{re} classe, au conseiller d'Etat actuel de Hubbert, membre effectif du comité médico-scientifique de la guerre. (R. du 3 février.)
(Messager officiel.)

Par un oukase du 6 février courant le sénat dirigeant promulgue les pièces suivantes:

RÈGLEMENT DE NAVIGATION ET DE POLICE APPLICABLE AU PRUTH.

Arrêté par la commission mixte permanente instituée conformément à la convention signée à Bucharest le 3 (15) décembre 1866.

La commission mixte du Pruth: En exécution de l'art. 26 de la convention signée à Bucharest le 3 (15) décembre 1866, par les délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Russie et de la Roumanie, portant que la navigation du Pruth sera régie par un règlement de navigation et de police élaboré par ladite commission mixte et approuvé par les trois gouvernements signataires;

Arrête le règlement dont le teneur suit:

TITRE I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1^{er}. La navigation du Pruth est entièrement libre et ne peut, sous le rapport du commerce, être interdite à aucun pavillon. Les bâtiments et leurs équipages sont tenus, toutefois, de se conformer strictement aux dispositions du présent règlement et aux instructions qui leur sont adressées, en exécution de ces dispositions, par les agents chargés de les appliquer. Ils sont tenus notamment de hisser leurs couleurs nationales à la première réquisition des agents.

Art. 2. Les capitaines au long cours ou au cabotage, les pilotes immatriculés à l'inspection générale de la navigation du Danube ou au capitaine du port de Soulinea, et en général tous les patrons ou conducteurs de barques pratiquant la navigation fluviale ou maritime, sont admis à diriger les bâtiments dans le Pruth, en qualité de capitaines, patrons ou conducteurs, sans avoir à produire d'autres justifications de leur capacité que les diplômes ou brevets qui leur ont été régulièrement délivrés par l'autorité de laquelle ils relèvent.

Les marins non munis d'un pareil document sont tenus de se faire délivrer une patente spéciale pour être admis à diriger les bâtiments dans le Pruth. Cette patente leur est délivrée par leur autorité nationale, s'ils sont sujets de l'un des Etats riverains, et dans le cas contraire par l'inspecteur de la navigation du Pruth; elle ne peut être qu'un des marins expérimentés, de bonne conduite et possédant les connaissances nécessaires pour l'exercice de la navigation.

Les dispositions du présent article sont applicables même aux conducteurs des bâtiments construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth.

Art. 3. Les patentes délivrées en exécution du deuxième alinéa de l'article précédent peuvent être retirées par l'autorité de laquelle elles émanent, soit d'office, soit sur la réquisition de l'inspecteur de la navigation du Pruth, aux capitaines, patrons ou conducteurs reconnus coupables de trois contraventions aux dispositions du présent règlement.

L'exercice de la navigation dans le Pruth peut également être interdit par l'inspecteur à tout capitaine, pilote, ou marin, quelle que soit l'autorité de laquelle il tient son diplôme ou brevet, après la troisième condamnation prononcée contre lui pour contravention aux dispositions du présent règlement.

Art. 4. Les conducteurs de bateaux et trains de bois sont dispensés de l'obligation de se faire délivrer la patente prescrite par l'art. 2; ils sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité.

Art. 5. Tout bâtiment naviguant dans le Pruth est tenu d'avoir un rôle d'équipage en ordre, et les radeaux et trains de bois, de se munir des pièces nécessaires pour constater l'identité des hommes se trouvant à bord; ces

documents doivent être conservés à bord aussi longtemps que le bâtiment, radeau, ou train de bois est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 6. Tout bâtiment naviguant dans le Pruth doit, en outre, être muni d'une patente ou de tout autre document délivré par son autorité nationale, constatant qu'il se trouve en bon état de navigabilité et indiquant sa portée.

Indépendamment de ces documents, les bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth sont tenus d'avoir un certificat constatant le résultat des épreuves auxquelles leur chaudière a été soumise.

A défaut des documents dont il est parlé dans le présent article, les bâtiments à voiles, chalandes, radeaux, ou bateaux à vapeur, sont tenus, pour être admis à naviguer dans le Pruth, de se soumettre aux constatations nécessaires devant les autorités compétentes de l'un des pays riverains ou devant l'inspecteur de la navigation, lesquelles autorités leur délivrent alors, s'il y a lieu, les patentes et certificats nécessaires.

Art. 7. Les machinistes des bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth doivent, en tout état de cause, être munis des certificats nécessaires pour établir qu'ils possèdent les connaissances requises pour remplir leur service d'une manière conforme aux exigences de la sécurité publique.

Art. 8. Les embarcations d'une faible portée, employées aux besoins locaux, sont exemptées, ainsi que leurs conducteurs, de l'obligation de porter les patentes prescrites par les articles 2 et 6 du présent règlement.

Sont également exemptés de l'obligation de porter la patente prescrite par l'article 6 les bâtiments construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth, soit en amont, soit en aval.

Art. 9. Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge, ou tout au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou connaissance constatant:

Le lieu du chargement;

Le nom de l'expéditeur;

La nature et la quantité des marchandises, et, s'il y a lieu, le nombre, le poids, les numéros d'ordre et les marques des colis;

Le lieu de destination et les noms du destinataire.

La lettre de voiture est datée et doit être signée, tant par l'expéditeur que par le patron ou conducteur.

Elle est rédigée en deux originaux au moins, dont l'un doit se trouver à bord aussi longtemps que le bâtiment est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 10. Si le même bâtiment charge des marchandises pour lesquelles il a été dressé plusieurs lettres de voiture ou connaissances, il est rédigé un manifeste sur lequel les différents chargements sont portés avec leurs numéros d'ordre.

Les chargements ou déchargements partiels effectués, en cours de voyage, sont mentionnés sur le manifeste, lequel est signé par le conducteur ou patron et doit se trouver à bord jusqu'au déchargement complet de la cargaison.

Art. 11. Lorsque des radeaux ou trains de bois sont employés à transporter des marchandises sur le Pruth, leurs patrons ou conducteurs sont tenus de remplir toutes les formalités prescrites par les articles 9 et 10 qui précèdent.

Les dits patrons ou conducteurs sont tenus, en cas d'être munis d'un connaissance constatant le nombre et la dimension des arbres composant les radeaux ou trains de bois.

Art. 12. Les patrons ou conducteurs de bâtiments, radeaux ou trains de bois naviguant ou stationnant dans le Pruth, sont tenus de produire les documents dont il est parlé sous les articles 1 à 6 inclusivement et sous les articles 9, 10 et 11 du présent règlement, à toute réquisition des agents préposés à la police de la navigation sur tout le cours de la rivière, et ces agents sont autorisés à apposer leur visa sur les rôles d'équipage et sur les manifestes.

Les machinistes des bateaux à vapeur sont également tenus de produire à ces mêmes agents

les certificats dont il est parlé à l'art. 7 ci-dessus.

Art. 13. Les patrons ou conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois sont tenus, même sans en être requis, de produire à l'agent chargé de la perception des taxes établies au confluent du Pruth, et avant de traverser ce confluent, soit à l'entrée, soit à la sortie de la rivière, la patente des bâtiments ainsi que le rôle d'équipage ou le document destiné à en tenir lieu, et toutes les lettres de voiture, connaissances ou manifestes dont les dits patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles précédents. Ils sont tenus, en outre, lorsqu'ils sortent du Pruth pour entrer dans le Danube, de produire au percepteur des taxes l'acquit des droits de douane ou autres, auxquels les marchandises embarquées ou les bâtiments auraient été assujettis dans le lieu d'embarquement.

L'agent chargé de la perception appose son visa, avec indication de la date de l'accomplissement de cette formalité, sur le rôle d'équipage, ou sur le document destiné à en tenir lieu, de tout bâtiment, train de bois, ou radeau traversant le confluent du Pruth avec le Danube.

Le passage du confluent, soit à l'entrée, soit à la sortie du Pruth, ne peut être accordé par l'agent préposé sur ce point à la police de la navigation, à aucun bâtiment, transport, radeau, ou train de bois, qui ne serait pas muni d'un laissez-passer délivré par le percepteur des taxes.

TITRE II. — DE LA POLICE DE LA NAVIGATION SUR LE PRUTH.

Chapitre I^{er}.

Règles générales.

Art. 14. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, d'un chaland de remorque, radeau, ou train de bois, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancrage, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bûches, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur la rivière ou sur ses rives, et il doit veiller avec le même soin à se faire sauvegarder lui-même.

Le capitaine, patron, ou conducteur ne peut s'écarter du bâtiment, transport, radeau ou train de bois qu'il est chargé de diriger, aussi longtemps qu'il est en marche.

Art. 15. Les bâtiments naviguant dans le Pruth sont tenus de porter leurs ancres sur le pont, sans pouvoir les suspendre aux bords ni les fixer au bordage. Ceux qui naviguent en aval sont tenus, en outre, de tenir constamment à l'arrière une ancre prête à être montée, de façon à pouvoir s'arrêter facilement en cas de besoin.

Art. 16. Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation et même le long des rives, dans les courbes de la rivière.

Il ne peut jamais y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long du chemin de halage.

Art. 17. Lorsque, pour un motif quelconque, même pour se renflouer, un bâtiment, ou un radeau ou train de bois, est obligé de placer une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

Il n'est permis, en aucun cas, de tenir des amarres en travers de la rivière pendant la nuit ou par un temps de brume.

Art. 18. Les bateaux à vapeur à aubes ou à hélice ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans le Pruth, et il est interdit, en général, de naviguer dans la rivière avec plus de deux bâtiments amarrés bord à bord.

Art. 19. Le capitaine de tout remorqueur qui entreprend de remorquer dans le Pruth un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Art. 20. Lorsque des bâtiments ou trans-

ports conduits en remorque doivent s'amarrer ou jeter l'ancre dans le Pruth, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les corps remorqués n'aient fait leur évitement au courent et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Art. 21. Les radeaux et trains de bois qui naviguent dans le Pruth ne peuvent avoir un tirant d'eau de plus de deux pieds anglais, ou soixante centimètres, et demi, ni une largeur de plus de quinze pieds anglais, ou quatre mètres cinquante centimètres, et ils ne peuvent être composés de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout dans le sens de la longueur.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le Pruth, sur un point où il entrave le libre passage, et qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quatre heures, peut être allégé et défilé même au besoin par les agents de la police de la navigation, aux frais du propriétaire.

Art. 22. Tout bâtiment à vapeur navigant dans le Pruth pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge de tribord avant. Ils doivent, en outre, être placés à une hauteur supérieure au niveau du bord de la rive normale de la rivière, de manière à être aperçus dans les courbes à la distance nécessaire.

Les bateaux à vapeur qui remorquent un ou plusieurs autres bâtiments, trains de bois ou radeaux, portent, outre leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au dessus de l'autre en tête de mât.

Les bâtiments à voiles et les chalandes de remorque, ainsi que les radeaux et trains de bois naviguant dans le Pruth pendant la nuit, soit à la voile, soit à la remorque, ou au halage, doivent porter à l'avant un feu blanc hissé à un mât, à la hauteur de quinze pieds, anglais ou quatre mètres cinquante centimètres au moins au dessus de leur ligne de flottaison.

Ce feu blanc est remplacé par un feu rouge à bord des bâtiments ou transports, qui naviguent en dérive pendant la nuit.

Art. 23. Tout bâtiment, radeau ou train de bois arrêté sur le Pruth pendant la nuit, doit être muni d'un fanal éclairé à verre blanc, placé extérieurement sur le côté du chenal et à une hauteur suffisante, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien d'avant que d'arrière, même dans les courbes.

Art. 24. Les radeaux ou trains de bois non remorqués ne peuvent naviguer dans le Pruth pendant la nuit, et la navigation de la rivière est interdite d'une manière absolue lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives.

Art. 25. Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'avec mouvement ralenti; ils sont tenus en outre de faire tinter sans interruption la cloche du bord et de donner un coup de sifflet de cinq en cinq minutes.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau arrêté pendant la brume en dehors des ports ou échelles du Pruth, est tenu de hâler de la voix, et si c'est un bateau à vapeur de faire tinter la cloche du bord. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

Art. 26. Le chemin qui longe les deux rives du Pruth est spécialement affecté au halage des bâtiments, radeaux ou trains de bois, soit à bras d'hommes, soit au moyen de bêtes de trait.

La largeur de ce chemin, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais ou de six mètres cinquante centimètres à partir de la rive normale. Le chemin de halage doit être libre de tout objet pouvant entraver l'usage, tels que bûches, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Art. 27. Il est interdit d'établir dans le Pruth, notamment près des rives, des moulins, des digues, des roues d'irrigation et autres cons-

tructions de ce genre pouvant obstruer la voie fluviale ou entraver la communication sur le chemin de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police de la navigation, et cette autorisation ne peut être donnée à moins que le propriétaire riverain ne s'engage à rétablir la communication au moyen d'un pont.

Art. 28. Il est interdit de décharger dans le lit du Pruth le lest des bâtiments et d'y jeter les cendres et escarbilles des bateaux à vapeur.

Le déchargement du lest sur les rives ne peut être effectué que sur les points déterminés par l'autorité préposée à la police de la navigation et sous la surveillance de ses agents.

Le lest débarqué doit être transporté à une distance telle que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais ou de six mètres cinquante centimètres au moins de la rive normale, et il ne peut pas être accumulé à plus de quatre pieds anglais ou de un mètre vingt centimètres de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Chapitre II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Art. 29. Il est interdit en règle générale à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route et à deux bâtiments allant en sens contraire de se croiser sur les points où le chenal n'offre pas une largeur suffisante.

Dans les courbes et dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Art. 30. Lorsqu'un bâtiment qui remonte le Pruth est exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il est tenu de s'arrêter en aval du passage jusqu'à ce que l'autre l'ait franchi. Si le bâtiment qui remonte est déjà engagé dans le passage étroit, au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit porter à l'arrière, conformément à l'article 15 ci-dessus, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Art. 31. Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer.

Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine, patron ou conducteur qui s'écarter de ces règles doit prouver, en cas d'accident, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

Il est d'ailleurs tenu de donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 32. Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Art. 33. Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut dépasser un autre bâtiment dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon blanc, pendant le jour, ou un fanal éclairé à verre blanc, pendant la nuit.

Ses signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarter à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment, qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Art. 34. Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut dépasser un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 33, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Art. 35. Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où la voie navigable décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'œil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il s'arrête et s'approche au moyen d'un coup de sifflet.

Art. 36. Tout bâtiment à vapeur, dans quel que sens qu'il marche, de même que tout bâtiment remorquant le Pruth, soit à la voile, soit au halage, est tenu d'éviter les bâtiments, radeaux ou trains de bois marchant à la dérive qu'il rencontre.

Le bâtiment, radeau ou train de bois naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à la voile, soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Art. 37. Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments portant forte charge, ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, ainsi que les conducteurs de radeaux ou trains de bois, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, ou de bâtiments mouillés ou amarrés à la rive, ou de radeaux ou trains de bois, soit en marche, soit au mouillage, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, radeaux ou trains de bois, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Art. 38. Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 33, 34 et 35, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le Pruth, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 31 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus.

Art. 39. En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines, patrons et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 33, 34 et 35 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles, et de ranger sur une seule ligne les bâtiments conduits à la remorque.

Les capitaines, patrons et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, trains de bois ou radeaux, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Art. 40. Si deux bâtiments, trains de bois ou radeaux halés en sens contraire se rencontrent

LES REVUES RUSSSES.

Par ce temps de relâchement de la production littéraire en Russie, la première livraison de 1873 du *Messenger russe* a tout l'air d'une verte oasis au milieu d'un désert aride. Rien qu'à parcourir la longue liste des articles qui composent ce volume on se sent tressaillir d'aise devant la perspective du festin littéraire qu'il promet, et qui ressemble si peu à la maigre pitance offerte par les autres revues qui ont paru depuis le commencement de l'année.

Deux poésies signées de MM. Fét et le comte Alexis Tolstoï, le premier acte d'un drame de M. Dmitri Averkiw, les premiers chapitres d'un roman de M. Markévitch et enfin une nouvelle de M. Liskow; voilà ce que nous donne, avec une prodigieuse toute moscovite, cette bienheureuse première livraison du *Messenger russe*, qui arrive si à point pour nous forcer de faire trêve à nos jérémiades sur la stérilité de la production littéraire de la nouvelle année.

Il serait cependant un peu optimiste d'affirmer que ce programme tient toutes les promesses qu'il nous donne. Quelques déceptions viennent se mêler à la bonne impression que produit la lecture de cette première livraison du *Messenger russe*.

Ainsi, le premier acte de la nouvelle tragédie de M. Averkiw, *Tenny et Schénika*, annonce une œuvre qui semble être quelque peu au-dessous du *Bon vieux temps* de Kaschira. Nous n'avons pas ménagé, comme on sait, nos éloges à cette dernière pièce, et le succès écla-

tant qu'elle a eu sur les scènes de St-Petersbourg et de Moscou a pleinement confirmé notre jugement. Nous considérons en outre M. Averkiw comme un jeune écrivain plein d'avenir et dont le robuste talent promet encore bien des œuvres remarquables. Personne ne pourra donc nous accuser de nous ranger parmi les adversaires quand même de cet éminent dramaturge parce que nous croyons de notre devoir de critique impartial de déclarer que *Tenny et Schénika*, à en juger par l'acte publié, est une œuvre assez faible et peu digne de la plume qui l'a écrite.

La nouvelle pièce de M. Averkiw a déjà été jouée à Moscou et la critique théâtrale de cette ville a été assez unanime à constater le succès d'estime qu'elle a eu. Le public moscovite, tout prévenu qu'il fut en faveur de l'auteur après le succès immense du *Bon vieux temps* de Kaschira, s'est montré assez réservé et presque froid et nous le comprenons parfaitement après la lecture du premier acte de la nouvelle tragédie.

Cela ne veut pas dire cependant que nous partions l'opinion d'une certaine critique, qui attaque l'auteur pour diverses inexactitudes historiques qu'il s'est permises. Il serait par trop puéril de reprocher à M. Averkiw ces écarts évidemment voulus de la donnée qu'il a choisie. Il faut beaucoup de malveillance préconçue ou de suffisance naïve pour affirmer, comme l'auteur de *Tenny et Schénika* a négligé d'étudier l'époque historique à laquelle il a emprunté le sujet de son drame. Si les personnages historiques mis en scène présentent des dissimilitudes assez frappantes avec les types conservés par la chronique, si l'action de la

pièce n'est pas tout-à-fait conforme au récit de nos annales, il est évident que ces déviations sont le produit de la volonté de l'écrivain dramatique et non de sa connaissance incomplète du sujet. On sait que M. Averkiw se pique d'originalité. Sa principale préoccupation a été toujours de faire autrement que ses devanciers, de dédaigner les sentiers battus et de frayer des voies nouvelles. *Frol Skobelew* et le *Bon vieux temps* de Kaschira ont été écrits dans ces idées tout autant que la *Stoboda Nevodia* et le *Démon de la forêt*; seulement les deux premières pièces ont été goûtées du public, tandis que les deux secondes ont été reçues assez froidement par les lecteurs.

Ces variations dans les succès littéraires de M. Averkiw tiennent surtout à sa trop grande impatience à braver les exigences littéraires du public, qui se rebute lorsqu'il s'aperçoit qu'on veut lui imposer des opinions et des vues par trop opposées aux siennes. Il faut toute l'autorité d'un grand nom littéraire, celle, par exemple, qui s'attache au nom de M. le comte Léon Tolstoï, pour que la masse des lecteurs ordinaires subisse sans murmure et sans résigner une pareille violence morale.

M. Averkiw, comme il nous est déjà arrivé de le dire, dédaigne trop ces considérations-là. Quand une idée est venue se loger dans sa tête et qu'il la trouve bonne, il se h

le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un train de halage tiré par des animaux rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un train de halage rencontre un ou plusieurs bâtiments, radeaux ou trains de bois amarrés à la rive sur laquelle il se halle, les patrons ou conducteurs de ces derniers sont tenus de permettre aux hommes du train de halage de monter sur leur bord pour transporter leurs amarres.

Art. 41. Nul ne peut entreprendre de dépasser un train de halage, si ce n'est en appuyant vers la rive opposée à celle sur laquelle le halage s'exerce.

Les trains de halage sont tenus, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus, de se ranger au plus près possible entre la rive qu'ils longent.

Art. 42. En se conformant aux règles prescrites par les art. 29 à 41 qui précèdent, les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril imminent.

Les radeaux et trains de bois et les bâtiments ou transports d'un très faible tirant d'eau ou navigant à vide sont tenus, notamment lorsqu'ils sont rencontrés ou rejoins, même en navigant à la dérive, par des bâtiments ou transports d'un tirant d'eau plus considérable, de diriger leur course, autant que l'air se peut, de manière à ce que ces derniers aient le passage libre dans l'eau profonde, lorsqu'ils l'ont demandé au moyen de signaux prescrits par les art. 33 et 34 ci-dessus.

Chapitre III.

Des naufrages et des échouements.

Art. 43. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le Pruth est tenu de placer, sur un point convenablement situé en amont, une vigie chargée de haler les bâtiments et radeaux descendant la rivière, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Si le bâtiment, train de bois ou radeau échoué naviguait sans remorque et si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, radeau ou train de bois échoué.

Art. 44. Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Art. 45. Si un bâtiment vient à faire naufrage dans le Pruth, le capitaine, patron ou conducteur doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'art. 47 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'écarter, sous un prétexte quelconque, quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles et autres objets compris dans les agrès du bâtiment.

Art. 46. En cas de naufrage ou d'échouement d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident au premier agent de la police de la navigation qu'il rencontre ou au premier poste militaire devant lequel il passe.

Si le remorqueur se rend à Galatz, le capitaine est tenu en outre, aussitôt après son arrivée dans ce port, d'avertir du naufrage ou de l'échouement l'inspecteur de la navigation du Pruth.

Art. 47. Aussitôt que l'inspecteur de la navigation du Pruth est averti d'un naufrage, il se rend sur les lieux de l'accident et en dresse un procès-verbal circonstancié, dont une copie certifiée est communiquée par ses soins aux autorités locales et consulaires compétentes.

Art. 48. Si l'inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment naufragé, lequel est obligé, sous peine de dégradation, d'immédiatement qu'il l'abandonne son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'inspecteur; celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police de la navigation, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Art. 49. Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayant droit dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'inspecteur ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

Art. 50. Si, lors le cas d'urgence prévu par l'art. 48 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé

nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayant droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut, de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'inspecteur dans les limites déterminées par le sudit art. 48; le bâtiment naufragé, avec les agrès ou autres débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

Art. 51. En cas d'avarie, et notamment si elles sont causées par abordage, l'inspecteur, s'il est à même de constater les faits et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

Chapitre IV.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration à entreprendre dans le Pruth.

Art. 52. Les règles de précaution prescrites par l'article 14 du présent règlement aux capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois naviguant ou stationnant sur le Pruth, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration de la rivière, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, épis, quais, revêtement de rives, à construire par la commission mixte permanente ou sous sa direction, ou par les autorités des ports ou échelles riveraines, et aux bouées et autres signaux placés sur la voie navigable ou sur les rives.

Art. 53. Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, transports, trains de bois ou radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour empêcher, dans les travaux en cours d'exécution, moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Pruth.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Art. 54. Lorsque des dragues à vapeur sont employées pendant la nuit sur le Pruth, le passage des sections où s'effectuent les travaux de dragage et le transport des déblais pourra être interdit à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, transports, radeaux ou trains de bois, pendant le nombre d'heures qui sera jugé nécessaire et qui sera fixé par un avis que la commission mixte fera publier à cet effet.

TITRE III. — DE L'APPLICATION SUR LE PRUTH DES LOIS SUR LES DOUANES DES ETATS RIVERAINS.

Art. 55. Conformément à l'article 4 de la convention du 3 (15) décembre 1866, les lignes douanières des pays riverains du Pruth suivent partout les rives, sans jamais les traverser, de telle sorte que les eaux de la rivière sont considérées, sous le rapport des douanes, comme entièrement franches, et qu'il ne peut être perçu aucun droit de transit sur les marchandises transportées par cette voie.

Art. 56. Les bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant sur le Pruth ne peuvent être soumis à aucune action de la part des douanes des Etats riverains, aussi longtemps qu'ils sont en mouvement ou à l'ancre dans le lit de la rivière, et l'intervention des autorités douanières ne peut commencer à leur égard, sauf ce qui sera dit aux articles 58 et 61 ci-après, qu'au moment où ils accostent l'une des rives. Le halage notamment s'exerce sur les deux rives sans douanes, et il ne peut être mis aucun empêchement à la communication entre les équipages et les hommes débarqués ou les conducteurs des animaux employés au halage, sans bien entendu la surveillance à exercer sur les communications de ceux-ci avec l'intérieur du pays riverain.

Art. 57. Le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur le Pruth ne peuvent être effectués ailleurs que dans les ports ou échelles des Etats riverains, munis de stations douanières, et dont les gouvernements sont engagés à augmenter le nombre, autant que le permettent les circonstances locales, conformément à l'art. 6 de la convention du 3 (15) décembre 1866.

Lorsque ces marchandises sont débarquées dans un port ou échelle appartenant au même pays que le lieu d'embarquement, elles sont affranchies de tout droit d'exportation que l'importation, et les formalités auxquelles les patrons ou conducteurs des bâtiments employés au transport de ces marchandises sont tenus de se conformer, sont réglées par l'autorité douanière de chaque pays riverain.

Quant aux marchandises expédiées en destination d'un port ou échelle appartenant à un autre pays que le lieu d'embarquement, il est bien entendu qu'elles sont assujetties au paiement des droits de douane, tant à la sortie qu'à l'entrée, s'il y a lieu, suivant les lois des pays de départ et d'arrivée.

Art. 58. Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois qui partent des ports ou échelles du Pruth, y arrivent ou s'y arrêtent en cours de voyage, sont tenus d'acquiescer les

taxes spéciales régulièrement établies dans les dits ports ou échelles, conformément à l'article 18 de la convention du 3 (15) décembre 1866, pourvu qu'ils aient directement profité des établissements à raison desquels ces taxes locales sont perçues.

Art. 59. Lorsque le patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure, telle que manque d'eau, échouement, avarie ou naufrage, il est autorisé à débarquer tout ou partie de sa cargaison ou à faire atterrir son radeau ou train de bois sur tout autre point que les ports ou échelles désignés conformément à l'article 57 ci-dessus et munis de stations douanières, à charge par lui de prévenir immédiatement les préposés de la douane ou de l'autorité locale la plus voisine afin que ceux-ci puissent constater les causes qui l'ont forcé d'abandonner et prendre les mesures nécessaires pour surveiller les marchandises débarquées.

Si les marchandises, voyageant entre deux ports ou échelles du même pays riverain, comme il est prévu au deuxième alinéa de l'article 57 ci-dessus, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés sont remplacés au moment du réembarquement par l'autorité douanière qui est intervenue après l'accident, et les marchandises ne peuvent être soumises, pour continuer leur route, à aucun droit d'exportation, d'importation ni de transit.

Il est bien entendu que le patron ou conducteur est tenu de se soumettre, pendant le temps que tout ou partie de sa cargaison se trouve à terre, à toutes les mesures légales que l'autorité douanière du lieu jugé nécessaire de prendre pour prévenir toute importation clandestine.

Art. 60. Le service des préposés des douanes, qui dans le même cas d'un voyage s'effectuent entre deux ports ou échelles d'un même pays riverain, seraient embarqués à bord des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth, se borne à la surveillance des bâtiments et des cargaisons. Les rapports de ces préposés avec les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois sur lesquels ils sont embarqués, sont déterminés par les lois et règlements qui régissent la matière dans chaque pays riverain.

Art. 61. Les dispositions de la convention du 3 (15) décembre 1866 qui établissent la franchise douanière des eaux du Pruth, ne sont pas un obstacle à ce que la commission mixte permanente fasse exercer par l'agent préposé à la perception des droits de navigation, et dans l'intérêt commun des trois Etats riverains, un contrôle spécial destiné à constater si les marchandises sortant du Pruth en destination du Danube ont acquitté les droits d'exportation auxquels elles peuvent être soumises dans le pays de provenance.

Ce contrôle s'étend également sur le paiement des taxes locales dont il est parlé dans l'art. 58 du présent règlement.

Il s'exerce conformément aux instructions spéciales données au percepteur des droits de navigation et au moment de la perception de ces droits; il a d'ailleurs un caractère purement informatif et ne peut être suivi d'aucun acte de coercition de la part du dit agent.

Art. 62. Lorsqu'un patron ou conducteur est convaincu d'avoir fait ou tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de la navigation du Pruth pour mettre à l'abri de la fraude commerciale ou tenter de l'abri des poursuites qui seraient dirigées par les autorités douanières conformément aux lois de chaque pays riverain.

TITRE IV. — DES AUTORITES PREPOSEES A LA POLICE DE LA NAVIGATION ET A LA PERCEPTION DES TAXES SUR LE PRUTH.

Art. 63. L'exercice de la navigation sur le Pruth est placé sous l'autorité de l'inspecteur nommé par la commission mixte permanente, en exécution de l'art. 8 de la convention du 3 (15) décembre 1866. Cet agent est chargé d'assurer l'application des dispositions du présent règlement. Il fonctionne sur la direction de la dite commission mixte, devant laquelle il prête serment de remplir avec exactitude et fidélité les devoirs qui lui sont imposés par les dispositions du dit règlement. Il est revêtu d'un caractère international, et son autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 64. L'inspecteur de la navigation du Pruth a le droit de requérir directement, dans l'accomplissement de sa tâche, l'assistance des postes militaires établis sur les rives ou celle des autorités locales riveraines.

Art. 65. Les attributions spéciales de la police judiciaire sont exercées, en ce qui concerne la navigation du Pruth, par les agents de chacun des pays riverains désignés à cet effet pour l'étendue de ses rives.

Ces agents sont assermentés; ils sont chargés de constater les contraventions commises contre les dispositions du présent règlement et d'en dresser des rapports et procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire, et qui sont transmis par eux directement à l'inspecteur de la navigation du Pruth. Ces agents de la police judiciaire exercent leurs attributions sous les ordres de l'inspecteur de la navigation du Pruth; ils ont comme lui un caractère international, et sont autorisés, en cette qualité, à demander aux patrons ou conducteurs la

production des documents déterminés par l'article 12 du présent règlement.

Art. 66. L'agent comptable préposé à la perception des taxes qui sont ou seront imposées aux bâtiments naviguant dans le Pruth, à son confluent, conformément aux articles 2 et 20 de la convention du 3 (15) décembre 1866, est autorisé à requérir directement l'assistance de l'officier commandant le poste militaire ou la station maritime établie au dit confluent par le gouvernement roumain, lorsque cette assistance est nécessaire pour contraindre les patrons ou conducteurs des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois au paiement des dites taxes ainsi que des amendes auxquelles ils auraient été condamnés pour contravention aux dispositions du présent règlement ou à celles du tarif des taxes.

Art. 67. L'agent préposé à la perception des taxes, de même que l'inspecteur de la navigation du Pruth, est revêtu d'un caractère international, et son action s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. Il prête serment devant la commission mixte permanente de remplir ses fonctions avec exactitude et fidélité. Il peut être astreint à fournir caution pour la sûreté de sa gestion. Il a le caractère d'officier de la police judiciaire pour ce qui concerne les contraventions commises contre les dispositions du tarif des droits de navigation.

TITRE V. — DES CONTRAVENTIONS.

Chapitre Ier.

Fixation des amendes.

Art. 68. Les capitaines, patrons, ou conducteurs, ou machinistes des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth qui sont dépourvus de l'un ou de l'autre des documents dont ils doivent être munis aux termes des articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 et 11 du présent règlement, sont punis d'une amende de 10 francs au moins et de cinquante francs au plus.

Les capitaines, patrons ou conducteurs qui refusent de produire lesdits documents ou de hisser leur pavillon national sur la réquisition des agents préposés à la police de la navigation, sont punis d'une amende de vingt francs au moins et de quatre-vingts francs au plus.

Art. 69. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois qui traverse le confluent du Pruth avant d'avoir produit ses papiers de bord à l'agent préposé à la perception des taxes, ainsi que le prescrit l'article 13 du présent règlement, est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

Art. 70. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 14 à 20 inclusivement, 22 et 23, 25 et 27 du présent règlement, est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

Art. 71. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 21 et 24 du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de soixante francs au plus.

Art. 72. Le jet du lest dans le Pruth est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Toute autre contravention à l'une des dispositions de l'art. 28 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

Art. 73. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 29 à 41 inclusivement, à celles du deuxième alinéa de l'article 42, ou à l'une des dispositions des articles 43, 44, 45 et 46 du présent règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Art. 74. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 52, 53 et 54 du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 75. Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles 52, 53 et 54 ou une des contraventions prévues et punies par les articles 70, 71 et 73 du présent règlement est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionnée par le bâtiment, transport, radeau ou train de bois contrevenant, aux ouvrages exécutés pour l'amélioration de la navigation du Pruth, au matériel employé à ces travaux, ou aux bouées, signaux ou autres propriétés appartenant à la commission mixte permanente, l'amende encourue par le contrevenant est de cent francs au moins et de mille francs au plus.

Art. 76. Tout capitaine, patron ou conducteur trouvé en état d'ivresse pendant que le bâtiment, transport, radeau ou train de bois dont la direction lui est confiée, est en marche, est puni d'une amende de dix francs au moins et de quarante francs au plus.

Art. 77. Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés à la police de la navigation ou à la perception des taxes sur le Pruth, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de cinq francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à cent francs.

Chapitre II.

Règles pour l'application des amendes.

Art. 78. Les amendes ne sont pas applica-

bles aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 79. Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive, et il y a récidive quand la même contravention se renouvelle à la charge du même contrevenant dans l'espace de deux mois.

Art. 80. Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Art. 81. Les capitaines, patrons ou conducteurs sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 82. L'inspecteur de la navigation du Pruth prononce en première instance l'application des amendes encourues à raison des contraventions commises contre les dispositions du présent règlement.

La notification de ses sentences est faite, autant que possible, à la partie condamnée en personne; en cas d'empêchement, elle est faite à Galatz, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle la partie relève.

Art. 83. Le montant des amendes est versé entre les mains de l'agent préposé à la perception des taxes au confluent du Pruth et le paiement en est effectué, en tout état de cause, avant que le bâtiment, transport, radeau ou train de bois contrevenant ne puisse sortir de la rivière pour entrer dans le Danube.

Art. 84. L'appel contre les jugements de condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, devant la commission mixte permanente, mais le jugement de première instance est toujours exécutoire par provision, et en cas d'appel, le montant de l'amende est versé au percepteur des taxes du Pruth qui le garde en dépôt jusqu'à ce que l'appel soit vidé.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification du jugement de première instance.

Le jugement rendu sur appel par la commission mixte est définitif et ne peut plus être l'objet d'un autre recours quelconque.

DISPOSITION FINALE.

Art. 85. Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la commission mixte permanente.

Fait à Bucharest le 27 janvier (8 février) 1871.

(Signé) POTTENBERG.

D'OFFENBERG.

P. DONTI.

TARIF PROVISOIRE DES DROITS DE NAVIGATION A VAPEUR AU CONFLUENT DU PRUTH ET DU DANUBE.

La commission mixte du Pruth: Vu l'art. 2 de la convention signée à Bucharest le 3 (15) décembre 1866 entre l'Autriche-Hongrie, la Russie et la Roumanie, pour régler la navigation du Pruth, portant que dans le but de couvrir les frais des travaux d'amélioration du fleuve et ceux de l'entretien de la navigation en général, une taxe d'un taux convenable sera imposée à la navigation et perçue à l'embouchure du Pruth dans le Danube;

Vu les art. 7 et 20 de la même convention, stipulant que le tarif desdits droits de navigation sera arrêté et mis en application par la commission mixte permanente instituée conformément à cet acte international;

Considérant que si les travaux destinés à améliorer la navigabilité du Pruth n'ont pas encore été commencés, il est cependant indispensable de créer dès aujourd'hui les ressources nécessaires pour en préparer l'exécution au moyen d'études préalables;

Considérant, en outre, que dans le but d'établir sur le Pruth une bonne police de la navigation, sans laquelle celle-ci ne pourrait s'exercer dans des conditions d'ordre et de sécurité, la commission mixte a arrêté un règlement de police fluviale et a institué, en exécution de l'art. 8 de la convention du 3 (15) décembre 1866, l'inspecteur qui doit être chargé d'assurer l'application dudit règlement;

Qu'aux termes de l'art. 10 de la même convention, l'entretien de l'inspecteur est compris dans les dépenses générales pour la navigabilité du fleuve;

Qu'il y a lieu, en outre, de pourvoir aux dépenses du service de l'inspection, et que pour tous ces motifs, le prélèvement immédiat d'une taxe à l'embouchure du Pruth est indispensable;

Arrête le tarif dont la teneur suit:

Art. 1^{er}. Tout bâtiment à voiles ou à vapeur et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, qui traverse le confluent du Pruth et du Danube, dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète ou partielle, paie un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de jauge sur son tonnage total.

Les droits dus par les bateaux à vapeur sont calculés sur le tonnage net du bâtiment, tel qu'il est indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux affrétés au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il est déduit sur le tonnage total 37 0/0 pour les bâtiments à aubes, et 32 0/0 pour les bâtiments à hélice; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonnes.

de M. Markévitch. A-t-on assez fait de bruit pour cette bagatelle, qui est d'une insignifiance parfaite quoique extrêmement prétentieuse. Tout le récit roule sur les aventures d'une antique image appartenant à une armoire de maçons « vieux croyants ». Cette image, qui représente un ange, est saisie chez ses propriétaires par la police locale et l'un des agents apose un cachet de cire rouge juste sur la face de l'ange. Un ingénieur anglais qui dirige la construction du pont suspendu auquel travaillent lesdits maçons, touché de leur désespoir, leur propose d'enlever l'image consignée dans l'église orthodoxe où elle est déposée, à la condition qu'on la remplacera par une autre toute pareille. La substitution se fait au milieu de péripéties d'une invraisemblance choquante jusqu'à l'absurde. Ainsi, l'auteur raconte que pour apporter l'image qui doit remplacer celle qui a été enlevée, un des maçons traverse la rivière « en courant sur les chaînes du pont suspendu » comme sur une corde raide, un avion à la main en guise de balancier l'Or, d'après ce qui précède, le pont a plusieurs piles, et, comme dans tous les ponts suspendus, les chaînes destinées à soutenir le tablier (qui manque encore) descendent, comme de raison, plusieurs courbes et descendent du haut de chaque pile presque jusqu'à la hauteur du tablier. Courir sur des chaînes qui dessinent de pareilles courbes est positivement impossible, et il est évident que M. Liéskow n'a pas même l'idée de ce que c'est qu'un pont suspendu à plusieurs piles.

Mais ce qui est bien plus choquant encore, c'est le prétendu séjour, dans une église orthodoxe, d'une image défigurée d'une manière sacrilège par un agent de police ignorant.

Baser tout un récit sur des invraisemblances de ce genre, c'est un peu se moquer du public, et pour que ce conte ait pu paraître dans une revue comme le *Messenger russe*, il faut que la direction l'ait accepté de confiance et en ait livré le manuscrit à l'impression sans l'avoir lu.

Il serait temps que M. Liéskow s'arrêtât sur la pente où il s'engage de plus en plus. Déjà dans le *Clergé de la cathédrale* il s'était permis les invraisemblances les plus choquantes, mais ce n'était encore que dans des détails secondaires. Maintenant il base toute l'intrigue d'un récit sur des impossibilités accumulées comme à dessein. Croit-il appartenir à cette catégorie d'écrivains hors ligne auxquels le public passe bien des fantaisies bizarres à raison de leur génie? Ce serait là une présomption par trop singulière. Nous aimons à supposer qu'il ne s'aperçoit pas lui-même des étranges erreurs qu'il commet.

Les deux pièces de vers qui complètent la partie purement littéraire de la première livraison du *Messenger russe* sont très belles. Celle de M. Felt rappelle les meilleures poésies de l'époque la plus brillante de l'auteur. Quant au petit poème du comte Alexis Tolstoï, qui porte le nom de *Sadko* et reproduit une vieille légende russe, c'est un vrai bijou. Il y a surtout une scène de la danse échevelée du roi des mers aux sons de la cithare de Sadko, qui est capable de déridier le front du misanthrope le plus endurci. Quelle admirable compréhension de l'humour un peu gonflé de nos vieux contes nationaux! Nous ne connaissons personne, parmi nos littérateurs russes, qui puisse égaler sous ce rapport le comte Alexis Tolstoï.

Le comte Vladimir Zavalévsky ressemble très peu au type vulgaire d'un aristocrate. Elevé par un oncle très libéral, et ayant achevé ses études à l'université de Moscou à l'époque la plus brillante de cet établissement, le jeune Zavalévsky est dévoré d'un patriotisme ardent, d'une soif immense de contribuer de toutes ses forces au relèvement du niveau moral de la Russie. Dans sa jeunesse, c'est-à-dire à une époque antérieure à la guerre de Crimée, il suivit les conseils de son oncle en fuyant une société incapable de comprendre et d'apprécier ses nobles aspirations. Il vint à l'étranger et n'en revint que pour prendre part à la guerre de 1854-1855, après laquelle il quitta de nouveau la Russie. Vint l'époque de l'émancipation des serfs. Zavalévsky crut que l'heure d'agir était arrivée. Il consacra ses forces et

neaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 6 ci-après.

Art. 2. Tout radeau ou train de bois qui traverse le confluent du Pruth et qui ne transporte pas d'autres marchandises que les arbres dont il est composé, paie un droit fixe de navigation déterminé ainsi qu'il suit:

Si la longueur du radeau ou train de bois n'exécède pas cinquante pieds anglais, quinze mètres quatorze centimètres, ce droit fixe est de cinq francs.

Si la longueur du radeau ou train de bois est de plus de cinquante pieds, ou quinze mètres quatorze centimètres, le droit fixe à acquitter est de dix francs.

Ne peut être considéré, en aucun cas, comme formant un seul radeau ou train de bois, pour ce qui touche la perception du droit fixe, celui qui serait formé de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout.

Art. 3. Les radeaux ou trains de bois qui traversent le confluent du Pruth et qui sont employés à transporter, soit des céréales, soit toute autre marchandise, même du bois non flottant, ne paient qu'un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de mer, sur la quantité des marchandises embarquées.

Le total du droit à acquitter dans ce cas ne peut toutefois être inférieur au droit fixe que le radeau ou train de bois aurait à acquitter suivant ses dimensions et conformément à l'article précédent, s'il traversait le confluent du Pruth sans porter de chargement.

Art. 4. Les bâtiments à voiles ou à vapeur, transports ou chalands de remorque qui traversent le confluent du Pruth sans porter aucune charge autre que leur lest ou le charbon destiné à la consommation de leur appareil moteur, sont affranchis du paiement de la taxe déterminée par l'article premier ci-dessus.

Il en est de même pour les remorqueurs, même lorsqu'ils remorquent des bâtiments ou transports, chargés ou vides, pourvu qu'ils ne soient pas employés à transporter une partie de la cargaison des bâtiments remorqués. Le charbon embarqué dans les cales des bateaux à vapeur est considéré comme cargaison. Son paiement est affranchi du paiement de toute taxe, les embarcations d'une faible portée, employées aux besoins locaux.

Art. 5. Le montant des droits est versé entre les mains de l'agent comptable qui est préposé à la gestion de la caisse de navigation du Pruth, au confluent de la rivière, et qui en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est révisé suivant les besoins. Les droits dont l'exactitude est contestée ou la liquidation critiquée par les parties sont versés à la caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la commission mixte du Pruth; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement

cessaires pour constater la portée du bâtiment ou la quantité des marchandises, ou quelle ou quelle quantité de plus de cinq tonnes produisent les déclarations faites, le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment, radeau ou train de bois, objet du jaugeage ou de l'évaluation, est tenu de faire, sans préjudice à l'application de la pénalité édictée par l'article suivant, s'il y a eu fraude ou tentative de fraude.

Le jaugeage ou évaluation approximatif fait par l'agent percepteur des taxes sert, en tout état de cause, à la liquidation de la taxe à payer, dont le montant est toujours immédiatement exigible, sans recours ultérieur à l'inspecteur de la navigation, dans le cas où la partie conteste l'exactitude de l'opération.

Sur ce recours, l'inspecteur fait procéder de nouveau au jaugeage du bâtiment ou à l'évaluation des marchandises, par un expert qui désigne à cet effet une fois pour toutes. Cette opération est effectuée alors en présence de l'autorité consulaire de la partie intéressée, ou elle est dûment appelée, et elle ne peut plus être l'objet d'aucun recours ultérieur.

Le bâtiment pour lequel le deuxième jaugeage ou évaluation est demandé, est tenu d'en couvrir les frais, si le résultat de l'opération n'offre pas une différence de plus de cinq tonnes de registre ou de poids avec la quantité évaluée par le percepteur des taxes.

Art. 8. Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, ou tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au double au moins et au quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou celles des connaissances et manifestes paraissent frauduleuses, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article précédent, à la vérification de la capacité du bâtiment ou à celle de la quantité de marchandises transportées.

L'application de l'amende est prononcée en premier ressort par l'inspecteur de la navigation du Pruth; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'art. 81 du règlement de navigation et de police du 27 janvier (8 février) 1871.

L'appel des condamnations est porté devant la commission mixte, qui prononce en dernier ressort.

Il est interdit dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les condamnations prononcées par l'inspecteur de la navigation sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation du Pruth, ou est versé également le montant des condamnations devenues définitives.

Art. 9. Le présent tarif provisoire, qui pourra être modifié, suivant les besoins, par la commission mixte permanente, entrera en vigueur le 3 (15) avril prochain.

Fait à Bucharest, le 28 janvier (9 février) 1871.

Signé DOTTENBERG.
P. DONTIC.

TABLEAU INDICANT LA PROPORTION QUI EXISTE ENTRE LE TONNEAU DE REGISTRE ANGLAIS ET LES MESURES ADOPTÉES, DANS LES AUTRES PAYS, POUR LE JAUGEAGE DES BATIMENTS DE MER.

Bâtiments.	Facteur par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multipliée.	Tonneaux.	Lasts.
Autrichiens	0,77	—	—
Français	0,94	—	—
Italiens	0,94	—	—
Ottomans	0,98	1,50	—
Prussiens	1,08	1,89	—
Russes	1,08	1,89	—
Américains (Etats-Unis)	0,95	1,81	—
Belges	1,02	1,89	—
Danois	1,02	1,96	—
Espagnols	1,02	1,96	—
Grèce (nouvelle mesure)	0,97	—	—
Grèce (ancienne mesure)	0,78	—	—
Hambourgeois	0,98	2,77	—
Hanovriens	0,89	1,75	—
Hollandais	0,89	1,75	—
de Lubek	1,09	2,44	—
Mécklembourgeois	0,98	2,08	—
Norvégiens	0,96	1,50	—
Oldenbourgeois	0,97	1,50	—
Roumains	0,78	—	—
Samiotes	0,97	—	—
Serbes	0,97	—	—
Suédois	1,02	1,98	—

Le Bulletin des lois (n° 18) publie les statuts : 1° de la Société anonyme en participation de la teinturerie de colon de François Rabenack, sanctionnés par S. M. l'Empereur le 12 janvier dernier; 2° des Associations de prêts et d'épargne d'Arkhangel et du village de Spiridonovka (gouvernement de Kherson), approuvés par le ministre des finances le 18 du même mois.

POSTES IMPÉRIALES. Il résulte de renseignements reçus au département des postes sur les correspondances de l'étranger que, du 1^{er} avril 1872 au 1^{er} janvier 1873, sur le nombre des lettres expédiées de l'étranger en Russie, les administrations postales de Prusse en ont fait passer 10,450, à St-Petersbourg, à Moscou et à Riga 14,685, dont 7,649 avaient des adresses en langues étrangères et le reste en russe.

En portant ce fait à la connaissance du public, le département, rappelant l'avis inséré par lui dans le n° 205 du *Messenger officiel*, du 21 septembre 1869, croit devoir inviter de nouveau les correspondants, qui expédient des lettres de l'étranger en Russie, à désigner bien clairement en lettres allemandes ou françaises les noms des villes et gouvernements où sont domiciliés les destinataires. (*Messenger officiel*.)

PARTIE NON OFFICIELLE.

S. M. l'Empereur a passé en revue aujourd'hui à midi, sur la place du Palais, les troupes de la garde cantonnées à St-Petersbourg. (*Invalides russes*.)

Il résulte du rapport du recteur de l'université de St-Petersbourg, lu jeudi passé lors de la célébration de l'anniversaire de la fondation de cette institution, que le nombre des étudiants a diminué pendant l'année scolaire 1871-72. Au 1^{er} janvier 1872 il était de 1,285, tandis qu'au 1^{er} janvier 1873 il était descendu à 1,210. Le rapport explique ce fait regrettable par la diminution du nombre des élèves qui ont terminé leurs cours dans les gymnases.

Le personnel enseignant de l'université

(1) 1 tonneau anglais — 61 63/100 kilos de Constantinople.

(2) 1 tonneau anglais — 42 100/100 kilos de Galatz — 31 100/100 kilos de Braila.

était en 1872 de 86 professeurs, et le nombre des cours s'élevait à 60 par jour.

Les bourses et les dons volontaires ont formé une somme de 100,000 r.

Pendant la dernière période décennale l'université a délivré des diplômes de bachelier à 1,085 étudiants; le nombre des maîtres-ès-sciences créés par l'université pendant la même période a été de 80 et celui des docteurs de 50.

On écrit de Catherinebourg à la *Gazette de Moscou*, qu'il se fonde dans cette ville une école des sciences usuelles, de 6 classes, avec sections de commerce et des mines. La ville a alloué à cet effet une somme de 6,000 r., l'assemblée provinciale de Perm 5,000 r., le zemstvo du district de Catherinebourg 2,000 r. et celui du district de Verkhotourie se propose aussi de concourir à la création de cette école. Le local est tout prêt et l'on s'attend en outre à des dons volontaires très-considérables. Quant à l'école sera ouverte, le zemstvo se propose, en cas de besoin, de lui accorder un subside.

La *Gazette de Moscou* dit que la navigation de la mer Caspienne n'a pas été interrompue cet hiver. A la fin de janvier trois grands navires sont arrivés de Bakou à Pétersbourg avec des chargements de pétrole, qui commencent à remplacer la houille pour le chauffage des machines des steamers de la Caspienne.

La *Gazette* (polonoise) de Varsovie annonce la découverte d'un ancien cimetière païen au village de Krasoczin, (gouvernement de Kielce, district de Vloscow). Plusieurs urnes funéraires ont été déterrées dans un champ de pommes de terre.

Le procès du capitaine en second Kvitnitsky a été jugé par le tribunal militaire de l'arrondissement de St-Petersbourg dans ses audiences du 8 et du 9 février.

L'invalidité russe, en commençant la publication des débats, dit que LL. AA. II. M. les grands-ducs Constantin Nicolaïevitch et Nicolas Nicolaïevitch, ainsi que le prince d'Oldenbourg et le duc de Leuchtenberg, assistaient à l'audience du 8.

Après une longue exposition, faite par l'accusé, des circonstances qui l'avaient poussé à se rendre coupable des faits qui lui sont imputés, est venue l'audition des nombreux témoins cités par la défense et par l'accusation. Les débats ont été remis au lendemain.

L'audience du 9 a duré depuis 11 heures du matin jusqu'à 2 heures de l'après-midi, et s'est terminée par le prononcé du jugement, dont voici la teneur :

Par ordre de Sa Majesté, le tribunal militaire de l'arrondissement de St-Petersbourg, composé de : (suivent les noms);

« Ayant entendu le procès du capitaine en second de la 3^e brigade de l'artillerie montée de la garde Eraste Xénophontovitch Kvitnitsky, âgé de 30 ans;

« Ayant reconnu ledit Kvitnitsky coupable d'avoir provoqué en duel le commandant de la 1^{re} batterie de la brigade de l'artillerie montée de la garde, colonel Khebnikow, et de lui avoir porté avec un sabre deux coups à la tête;

« Admettant des circonstances atténuantes :

« Condamne l'accusé, le capitaine en second Eraste Kvitnitsky, à la perte de tous ses droits civils et à la déportation simple dans les provinces de la Sibirie occidentale, sans le soumettre à la formalité infamante accompagnant la privation des droits;

« Arrête en outre : Vu le concours des circonstances qui ont poussé Kvitnitsky au crime qui a été commis, le tribunal, conformément à l'article 835 du XXIV^e vol. du code militaire, sollicitera de Sa Majesté la grâce complète du condamné.

« Les débats judiciaires ayant démontré en outre des actes irréguliers à la charge du général-major Gousky, des colonels Khebnikow et Konitschew, des capitaines Doppelmayer et Schatow 1^{er}, des capitaines en second Schatow 2^e, Kechely et Doubrovino, ainsi que des lieutenants Popow, Witrowo et Stcherbinsky, le tribunal en réfère, par l'entremise de M. le procureur militaire, aux autorités compétentes pour qu'il soit procédé d'après la teneur des lois.

— Bulletin de la variole à St-Petersbourg le 8 février 1873 :

Malades au 8 fév.	Sexe.	Sexe.	Total.
Vierie, 135	58	193	
Cas nouveaux	2	1	3
Gueris	3	2	5
Décès	3	1	4
Il restait en traitement au 9 février,	131	56	187
Total depuis l'apparition de la variole (du 1 ^{er} avril 1872 au 9 février 1873) :			
Cas,	3248	1853	5101
Gueris	2077	1118	3195
Décès	1066	633	1719

(Gazette de police de St-Petersbourg.)

NOUVELLES DE L'ÉTRANGER.

Une dépêche de Versailles nous apprend que M. de Broglie a lu hier son rapport à l'Assemblée Nationale et que dans ce travail, très-élogieux pour M. Thiers, le rapporteur déclare que le projet élaboré par la commission des Trente n'a pas d'autre but que celui de consacrer l'entente. Les deux centres de la Chambre ont été seuls à applaudir ces déclarations, tandis que la droite et la gauche ont gardé le silence.

Un autre télégramme de Paris porte que la scission entre la droite et le centre droit devient de plus en plus manifeste, et il mentionne une accusation, formulée par l'Union, contre MM. de Broglie et d'Audiffret-Pasquier, accusation dont le sens nous échappe, mais qui prouve que l'irritation est grande du côté légitimiste, tandis qu'on est médiocrement satisfait dans le camp radical, où l'on voit avec regret l'accord s'établir entre les centres et M. Thiers et le président de la République se dérober ainsi aux embrassements suspects des républicains.

Le projet de loi de M. Savary, sur la majorité nécessaire pour être élu député, dont nous avons déjà parlé en détail ici même, a été l'objet des délibérations à la séance du 18 de l'Assemblée. Il a été adopté d'abord en discussion générale, puis la Chambre a décidé par 421 voix contre 268 qu'il y avait lieu de procéder immédiatement à l'examen des deux articles du projet, lesquels ont été votés par assis et levé.

On trouvera plus loin le compte rendu des séances du 17 et du 18 de la commission des Trente, dont le télégraphe nous a déjà signalé brièvement le contenu. Nous publions aussi les débats qui ont eu lieu à la commission du budget sur la question des dédommagements à accorder à la ville de Paris et aux départements envahis pendant la guerre de 1870-71.

En Prusse, à l'ouverture de la séance du

20 février de la Chambre des Députés, M. Camphausen a fait un exposé financier, que l'Assemblée a dû accueillir avec satisfaction.

Le budget rectificatif de l'exercice 1872, a dit le ministre des finances, présente un excédant de recettes de 20 millions de thalers. Les budgets de toutes les branches d'administration se soldent par des excédants; le produit du timbre, qui était évalué à 7 millions, a été en réalité de plus de 13 millions, et il est porté pour 10 millions au budget de l'exercice 1873; l'administration des mines a dépassé de 6 millions le chiffre des prévisions, les contributions directes — de 1 1/2 million, l'impôt sur le revenu — de 8 millions. Le gouvernement propose que pour 1873 le montant total de l'impôt soit fixé à 7 millions.

évaluation, a dit M. Camphausen, qui repose sur des bases tout à fait solides. Le vote du gouvernement est que ces excédants profitent sans délai au pays, et il propose dans ce but un amortissement extraordinaire de 12 millions de la dette publique. Cet amortissement, selon le désir du gouvernement, porterait sur l'emprunt de 1865, d'où résulterait une économie d'un demi-million par an. En outre, les soldes des emprunts non-consolidés de 1848, 1857 et 1859 devraient aussi être amortis.

A la fin de son exposé, le ministre des finances a exprimé le vœu que la Chambre examine aussi promptement que possible le budget et les lois financières, après quoi il a déposé les projets sur les amortissements dont il s'agit.

Quant à l'indemnité de guerre, M. Camphausen a déclaré qu'on n'avait pas encore disposé des versements effectués depuis la clôture de la session du Parlement de l'empire et qu'il faut d'abord que le Parlement et les divers gouvernements confédérés se soient entendus à ce sujet.

La Chambre des Seigneurs a décidé, dans sa séance du 19 février, que tous les projets de loi politico-religieuses seront renvoyés à une commission de 20 membres. Quant au projet de loi portant modification des articles 15 et 18 de la Constitution, M. de Patow, ancien ministre, a proposé la discussion préalable en séance plénière. MM. de Kleist-Retzow et de Senf-Pilsach (vieux conservateurs) s'y sont opposés, en alléguant qu'au moyen des projets de loi ecclésiastiques, en général, l'Etat s'ingérerait dans la doctrine de l'Eglise et dans l'administration des sacrements. M. le docteur Falk, ministre des cultes, a énergiquement protesté contre cette assertion, qu'il a déclarée erronée, après quoi la Chambre a adopté la proposition Patow.

Cet échec des ultra-conservateurs dans une question préalable est considéré comme de bon augure pour le succès des lois politico-religieuses à la Chambre des Seigneurs.

Nous parlions hier des changements que la commission de la Chambre des Députés d'Italie se proposait d'introduire dans le projet de loi sur les corporations religieuses. Aujourd'hui le journal *l'Italie* assure que le ministère et la majorité de cette commission sont arrivés à un accord complet relativement à l'article 2 du projet en question. Cette entente aurait pour base l'abolition des maisons générales. Toutefois, les généraux seraient conservés; ils recevraient une allocation en rente et auraient la jouissance d'une partie des couvents qu'ils occupent actuellement.

Le Grand-Conseil du canton de Genève a voté définitivement, mercredi dernier, le projet de loi sur l'organisation du culte catholique. Cette même séance a été signalée par un incident qui a soulevé, parait-il, une véritable tempête : celui de la lecture d'une protestation du clergé catholique de Genève contre les mesures prises à l'égard de M. Mermillod et contre l'attitude de l'autorité civile en général, — protestation qui, au dire d'une dépêche de Genève, était conçue en termes offensants pour les autorités cantonales et fédérales. L'Assemblée a passé à l'ordre du jour.

DEPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES.

AGENCE INTERNATIONALE.
Lisbonne, vendredi 21 février.

La frégate italienne *Roma* est arrivée.

Autre dépêche.

Madrid, vendredi 21 février.

Une bande de carlistes forte de 2,000 hommes a été battue à Olla, près de Miravellas, après deux jours de combat. Le chef de la bande, don Carlos, est en Espagne depuis trois jours.

Autre dépêche.

Versailles, vendredi 21 février, au soir.

ASSEMBLÉE NATIONALE. — M. le duc de Broglie lit son rapport, qui est très-élogieux pour M. Thiers et conclut en déclarant que le projet n'a pas d'autre but que celui de consacrer l'entente, dont la recherche a été laborieuse, mais dont les bienfaits ne tarderont pas à être appréciés. Les deux centres ont applaudi; la droite et la gauche sont restées silencieuses. La discussion est fixée à jeudi. L'Assemblée ne s'ouvrira pas lundi, mais bien mardi et mercredi.

Autre dépêche.

Paris, vendredi 21 février, au soir.

La scission entre la droite et le centre droit s'accroît. L'Union accuse MM. de Broglie et d'Audiffret d'avoir signé un pacte avec M. Thiers pour amener la déchéance de l'Assemblée dans un but d'ambition personnelle.

Autre dépêche.

Londres, vendredi 21 février.

M. Duif, sous-secrétaire d'Etat pour les Indes annonce que le gouvernement publiera dans quelques jours une carte de l'Asie centrale.

M. Hugessen, sous-secrétaire d'Etat au ministère de l'intérieur, réfute l'assertion que l'Allemagne aurait l'intention d'acheter l'agade, et déclare désirable qu'aucune puissance étrangère ne s'établisse dans l'Afrique méridionale.

Voir la suite des dépêches à la fin de la rubrique Dernières Nouvelles.

Allemagne.

PRUSSE. — Les journaux catholiques publient maintenant le texte de l'adresse des évêques prussiens à S. M. l'empereur Guillaume au sujet des lois politico-religieuses. En voici la traduction :

« Le gouvernement de Votre Majesté Impériale et Royale a présenté ces jours-ci à la délibération et à l'approbation de la Chambre des Députés deux projets de loi sur l'instruction et l'installation des ecclésiastiques, ainsi que sur la création d'une cour de justice et la limitation du pouvoir disciplinaire ecclésiastique.

« Les évêques prussiens soussignés ont pris connaissance de ces projets de loi avec la plus profonde douleur, par la raison que, s'ils étaient acceptés, non-seulement ils préjudicieraient au plus haut degré la liberté de l'Eglise catholique, que son divin fondateur a rendue indépendante de toute autorité séculière pour ce qui concerne la foi, la conscience et la discipline, mais encore porteraient atteinte aux ordonnances qui forment l'essence même de l'Eglise catholique, et devraient ainsi être considérés comme tendant à la destruction de cette Eglise en Prusse.

« Or, les principes de notre sainte foi ne nous permettant pas, à nous, évêques, ainsi qu'aux prêtres et aux fidèles, de nous soumettre à une loi arbitraire (sans frein *Stücken*) de la part de l'Etat, nous reconnaitre et de la part de l'Etat, de la reconnaissance et de leur obéir, nous prions très-humblement Votre Majesté Impériale et Royale de bien vouloir ordonner le retrait de ces projets, de leur loi, ou, si cela n'était pas possible, de leur refuser la sanction souveraine, dans le cas où ils seraient approuvés par les deux Chambres.

Suivent les signatures des archevêques de Cologne et de Posen, du prince-évêque de Breslau, des évêques de Kulm, de Strasbourg, de Limbourg, de Fulda, de Trèves, de Zaderborn, d'Ermland, d'Osnabrück, de Munster, et de Hildesheim, ainsi que de l'évêque de Leuven, ancien administrateur du diocèse de Fribourg en Brisgau pour le pays de Hohenzollern, et de l'évêque d'Agathoburg in partibus, ancien catholique de l'armée.

Les journaux prussiens relèvent trois choses dans cette adresse, outre sa teneur générale. D'abord l'aveu des évêques qu'aucun catholique ne peut se soumettre à « de son propre arbitre » aux lois dont il s'agit, — ce qui pour les catholiques prussiens implique une pression étrangère, — puis les signatures de l'évêque de Strasbourg, qui n'est pas un évêque prussien, et de M. Namenski, lequel, même sans une adresse directe au souverain, considère sa destination comme nulle et non-avenue et continue à se qualifier « d'annoncier catholique de l'armée ».

Une dépêche de Thorn, 19 février, donne, dans les termes suivants, les premiers détails sur le jubilé de Copernic :

« La cérémonie du quatrième centenaire de la naissance de Copernic a commencé au milieu d'un immense concours d'assistants. Un grand nombre d'universités et de sociétés scientifiques de l'Allemagne et de l'Italie ont envoyé des délégués. Parmi les personnages éminents du clergé, on remarque M. le président de régence comte d'Eulenburg, venu de Marienwerder, et M. le sous-secrétaire d'Etat Thompson, de New-York.

« La fête séparée organisée par les Polonais est dirigée par M. de Slaski, membre de la Chambre des Seigneurs; MM. de Niegolewski et de Lyskowski, membres de la Chambre des Députés, sont aussi arrivés à Thorn.

Une polémique était engagée depuis longtemps entre les journaux allemands, polonais et autrichiens, — hohèmes surtout, — pour savoir si Copernic était d'origine allemande, polonoise ou tchèque. Comme de raison, chaque journal prétendait pour sa paroisse, et cette polémique a eu pour conséquence qu'un célèbre astronome, un grand astronome, a fait une conférence, le 17 février, sur Nicolas Copernic, et pendant de ces discussions à perte de vue des journaux sur la nationalité du grand homme qu'on a qualifié de *Motor Terrore, Grand Solis*, a dit : « Nicolas Copernic n'appartient ni à l'Allemagne ni à la Pologne, il appartient au monde ! »

Seize sociétés prussiennes de sténographie avaient adressé au ministre des cultes une pétition demandant que la sténographie fût introduite comme branche d'enseignement obligatoire dans toutes les écoles supérieures du royaume. M. Falk leur a répondu qu'il ne considérait pas le moment présent comme opportun pour la réalisation de cette mesure, mais qu'elle ferait l'objet d'un examen lors des prochaines délibérations sur l'élaboration d'un nouveau programme d'études général pour toutes les écoles supérieures de la Prusse. Le système de sténographie préconisé par les pétitionnaires est le système Gabelsberger, lequel, comme on sait, est déjà devenu très populaire en Allemagne.

On signale encore de Hanovre l'acquisition d'un journal, le *Wahlblatt*, qui était poursuivi pour reproduction du passage incriminé de l'allocation pontificale du 23 décembre, malgré la défense des autorités de police.

Saxe. — La transformation des jurys en tribunaux d'échevins, proposée par le projet de nouveau code allemand de procédure pénale, paraît ne pas rencontrer de meilleur accueil à Dresde qu'à Stuttgart.

La Chambre des Députés, M. Schafrauth a déposé une motion demandant le maintien des jurys, et M. Biedermann a présenté une autre motion tendant à ce que le tribunal supérieur de commerce à Leipzig soit transformé en une « institution de droit » commune à toute l'Allemagne, c'est-à-dire en une cour de justice suprême et unitaire.

La Chambre est saisie de la demande d'un crédit de 450,000 florins pour la reconstruction du théâtre royal de Dresde.

Alsace-Lorraine. — Toutes les démarches faites auprès de M. Max Muller pour le prier de donner encore, comme l'année dernière, un cours de sémantique et de philologie comparée à l'université de Strasbourg, sont restées infructueuses. Outre ses occupations à Oxford, le célèbre linguiste se livre actuellement à de grands travaux scientifiques, à cause desquels il a refusé dédaigneusement tout concours pour le moment à quelque université que ce soit de l'Allemagne. (*Augsburger Zeitung*.)

France.

La commission des Trente s'est réunie le 17 février en séance générale dans le 11^e bureau, afin d'entendre la lecture du rapport de M. le duc de Broglie.

Les membres de la commission s'accordent tous à reconnaître que ce rapport, au point de vue de la forme, est rédigé en termes véridiques et académiques, mais fort modérés. Il résume, dit-on, dans le sein de la commission générale, soit dans les sous-commissions, ainsi que les décisions qui sont intervenues.

Quant au fond, il maintient absolument l'ensemble des résolutions adoptées, c'est-à-dire la rédaction des quatre articles du projet votés

définitivement dans les deux dernières séances de la commission.

En ce qui concerne l'article 4, présenté par M. Dufaure, repoussé par la commission, le rapporteur déclare, d'après le *Soir*, que l'Assemblée et la commission ne refusent pas de statuer sur la prorogation des pouvoirs; mais la question d'opportunité reste entière à juger, et la commission se sépare sur ce point de M. Dufaure. Il n'y a pas encore lieu, à ses yeux, de traiter de la prorogation des pouvoirs.

L'impression produite par le rapport de M. de Broglie sur les membres de la majorité était, toujours d'après le *Soir*, que la limite des concessions avait été atteinte, et que le gouvernement ne trouverait pas l'occasion d'un conflit.

En somme, on paraissait convaincu à Versailles, dans les rangs de la droite et du centre droit, que si le débat en séance publique ne donnait pas lieu à un simple enregistrement des décisions de la commission, il ne prendra, dans aucun cas, le caractère d'un conflit aigu entre la majorité et le gouvernement.

Avant de procéder au vote du rapport, il a été décidé qu'on entendrait aujourd'hui M. Eugène Talion, qui a écrit à M. de Larcy pour demander à développer son amendement relatif aux attributions et aux rapports des pouvoirs publics.

On pense que M. le duc de Broglie déposera son rapport sur le bureau de l'Assemblée Nationale mercredi, et que la discussion en séance publique sera renvoyée au jeudi 27 février.

On parle d'une nouvelle entrevue qui pourrait avoir lieu entre M. Thiers et la commission des Trente, avant le dépôt du rapport, au sujet de la question relative à la transmission des pouvoirs de M. le président de la République.

Si nos renseignements sont exacts, M. le duc de Broglie aurait remis hier, en sortant de la commission des Trente, à M. le président de la République, le rapport qu'il venait de lire à ses collègues.

Le conseil des ministres se réunira aujourd'hui, à 11 heures, pour entendre, à ce que l'on croit, la lecture de ce rapport.

M. Eugène Talion aurait déclaré que si son amendement n'était pas pris en considération par la commission, il le retirerait pour se rallier complètement à la proposition de M. le garde des sceaux, dans la discussion devant l'Assemblée.

Dans la pensée de ceux qui désirent la conciliation, le projet Talion pourrait fournir un moyen d'entente entre le gouvernement et la majorité de la commission.

Toutefois, la majorité de la commission des Trente serait décidée à rejeter tout projet ou proposition qui lui semblerait être une sorte de complot donné à l'Assemblée Nationale.

Dans la séance du 18 la commission a entendu M. Talion, qui a fourni des explications sur un projet envoyé tardivement par lui à la commission. M. Talion, tout en abandonnant la plus grande partie de son projet, propose une disposition additionnelle ainsi conçue : « L'Assemblée Nationale pourvoira avant sa dissolution à l'organisation du pouvoir exécutif. »

M. Sazac proteste contre un bruit qui lui a attribué une lettre injurieuse pour M. Thiers, que nous avons récemment reproduite. M. Henri Fournier déclare également qu'il n'est pas l'auteur de cette lettre. La commission vote qu'elle se garde des sots sera prié de rechercher l'origine de cette pièce.

M. le duc de Broglie dit que, pour se conformer au désir manifesté par la commission de donner connaissance de son rapport à M. le président de la République, il est allé pendant la séance trouver les ministres de la justice et de l'intérieur à leur banc. Il leur a fait part du vœu exprimé par la commission. Ayant appris que M. le président de la République était absent de Versailles, il a déposé son manuscrit dans les mains du secrétaire de la présidence, M. Barthélemy Saint-Hilaire.

on le sait, sur le chemin de fer du littoral ligurien, à l'ouest de la Spezia, mesure 3,821 mètres de longueur. C'est donc le plus considérable qui ait été exécuté en Italie, après celui du Mont-Cenis.

« On a creusé un seul puits, à 1,074 mètres de l'entrée est. La longueur du tunnel exécuté sans recourir à des puits a donc été de 2,747 mètres. La rencontre des deux attaques a été très exacte, soit sous le rapport de la direction, soit sous celui de l'altimétrie. »

ESPAÑE.

Voici, d'après une carte qu'a reçue le *Tempo*, quelle serait la division de l'Espagne républicaine et fédérale :

- « Le 1^{er} Etat comprendrait les quatre provinces de la Galice ;
- « Le 2^e serait formé des Asturies et de la Vieille-Castille ;
- « Le 3^e se composerait de Burgos, Cantabre, Navarre et pays Basques ;
- « Le 4^e, de l'Aragon, Rioja et Soria ;
- « Le 5^e, de la Catalogne ;
- « Le 6^e, de Valence et des Baléares ;
- « Le 7^e, de la Nouvelle-Castille ;
- « Le 8^e comprendrait l'Estramadure, la Manche et Murcie ;
- « Le 9^e, dit l'Andalousie océanique, comprendrait les Canaries, Huelva, Séville, Cordoue et Cadix ;
- « Le 10^e, l'Andalousie méditerranéenne, comprendrait les provinces de Malaga, Jaen, Grenade et Almería ;
- « Le 11^e, l'île de Cuba ;
- « Le 12^e, l'île de Porto-Rico ;
- « Et le 13^e, l'archipel des Philippines. »

— On connaît aujourd'hui les paroles prononcées par le nouveau ministre des finances d'Espagne, M. Echegaray, au sujet de la dette espagnole et des engagements financiers contractés antérieurement à l'établissement du nouvel ordre de choses.

« L'Espagne d'aujourd'hui, a-t-il dit, est l'Espagne d'hier et l'Espagne de toujours. La nation tient à son honneur, qui est son plus précieux bien, et tous les partis sans exception sont esclaves des contrats internationaux. »

M. Echegaray a annoncé, comme on le sait, que les contrats avec la Banque de Paris, la Banque hypothécaire et d'autres banques étrangères restaient reconnus par le nouveau gouvernement, déjà d'accord, à cet égard, avec ces établissements.

— Un décret offrant aux carlistes l'amnistie dans un délai de 15 jours devait paraître le 19.

Après ce délai, ils seront traités avec toute l'énergie nécessaire pour assurer la paix du pays et le salut de la république.

La tranquillité était complète à Madrid et dans les provinces le 18. Le mouvement qui suit habituellement les révolutions ne se produisit pas.

Les nouvelles de Cuba sont excellentes. La nomination du général Pavia au commandement de l'armée du Nord a fait un bon effet.

Des dispositions pacifiques sont signalées dans certains cercles carlistes.

M. Castelar s'est rendu le 17 chez l'ambassadeur de France et a eu une longue conférence avec lui. On assure qu'ils sont très-satisfaits l'un et l'autre de leur entretien.

— Le *Sol* publie les nouvelles suivantes :

« Les radicaux de Séville, qui ont profité de la proclamation de la république pour faire des démonstrations inconvenantes, ont brûlé les portraits du roi Amédée qui se trouvaient à l'hôtel de ville, les bois de justice, le mètre destiné à mesurer la taille des conscrits, et ont demandé la tête du bourreau. »

GRÈCE.

Une dépêche d'Athènes, 18 février, annonce que les élections sont terminées et qu'elles se sont passées dans le meilleur ordre.

La concession du chemin de fer du Pirée à Lamie a été accordée au consortium Messinisi-Syngros.

ASIE.

PERSE. — Des nouvelles de Téhéran arrivées par la voie de Constantinople, 18 février, annoncent que le ministre de la justice de Perse est mort des suites d'un déplorable accident. Ses chevaux s'étaient emportés et il avait fait une chute si grave qu'il a succombé bientôt à ses blessures.

DERNIÈRES NOUVELLES.

GRANDE-BRETAGNE.

Londres, 19 février. — Hier a eu lieu le meeting annuel de l'Association des chambres

de commerce ; 46 chambres s'étaient fait représenter. Le rapport constate que l'assistance prêté au gouvernement par les chambres de commerce anglaises a eu pour résultat de rendre le traité avec la France plus satisfaisant qu'il n'aurait été sans ce concours.

Dans un meeting tenu hier, les grands marchands de charbon dans le Yorkshire ont décidé de ne pas augmenter le prix du charbon destiné aux machines à vapeur.

— Il y a eu une légère amélioration dans l'état de M. de Bernstorff.

ESPAGNE.

Madrid, 18 février. — La *Gazette de Madrid* publie un décret relevant le général Garibaldi de ses fonctions de capitaine-général de Catalogne et nommant à sa place le général Contreras, et un autre décret relevant le général Merillo de ses fonctions de capitaine-général de l'Andalousie et nommant à sa place le général Acosta.

L'*Imparcial* annonce qu'une importante réunion de la majorité de l'Assemblée a eu lieu sur l'initiative du président de l'Assemblée et du pouvoir exécutif. L'*Imparcial* attaque le préfet français des Basses-Pyrénées, qu'il accuse de tolérance envers don Carlos, lequel, d'après lui, résiderait à Saint-Jean-de-Luz.

M. Orensé a télégraphié qu'il refusait d'accepter le poste d'ambassadeur à Paris et tout autre emploi, mais qu'il offrait son appui au gouvernement.

L'Assemblée continue la discussion relative à l'abolition de l'esclavage à Porto-Rico.

M. Figueras, répondant à une députation républicaine d'un district de Madrid, a déclaré que le conseil des ministres s'occupe de la nomination des gouverneurs de province.

M. Moret, ambassadeur d'Espagne à Londres, persiste dans sa démission.

Un brigadier d'un escadron de lanciers en garnison à Alcazar-de-San-Juan, ayant tenté un soulèvement en faveur des carlistes, a été arrêté et livré aux tribunaux. Le capitaine ayant harangué les troupes, celles-ci ont acclamé la république.

M. Liza a présenté à l'Assemblée un amendement demandant que l'indemnité soit payée seulement pour les esclaves introduits avant l'abolition de la traite.

DERNIÈRES DÉPÊCHES.

AGENCE INTERNATIONALE.

Madrid, vendredi 21 février.

Dans la séance d'aujourd'hui de l'Assemblée Nationale, le ministre de la justice a présenté un projet de loi abolissant la peine de mort pour tous les crimes.

M. Castelar a déclaré qu'une paix complète règne dans toute l'étendue de la république.

La discussion sur l'abolition de l'esclavage continue.

Du 22. Le capitaine général de Barcelone ayant, au moment de quitter la garnison, confié le commandement à un général alphonsiste, il s'y est produit un mouvement, à la suite duquel la députation provinciale a pris en main les pouvoirs publics et a passé en revue les troupes, qui ont fraternisé avec le peuple.

Le bruit de l'arrivée du commandant Eudes à Madrid est démenti.

Autre dépêche. Constantinople, samedi 22 février.

Les journaux annoncent qu'il est question de Halil-Pacha, oncle du vice-roi d'Égypte, pour le poste d'ambassadeur à St-Petersbourg.

Autre dépêche. Bucharest, samedi 22 février.

La Chambre a voté une loi autorisant le ministre des finances à contracter un emprunt jusqu'à concurrence de six millions de francs.

BOURSE DE BERLIN DU 22 FEVRIER.

A 3 semaines sur St-Petersbourg, 91 1/8 th. pour 100 r.
A 3 mois sur St-Petersbourg, 90 1/8 th. pour 100 r.
Prix des billets de crédit russes 82 3/4 th. pour 100 r.
Le demi-impériale 5 th. 16 silb.
Emprunt russe de 1882 98 1/2
Emprunt russe de 1882 91 1/2
Obligations consolidées de 1870 92 1/2
Emprunt russe 3 0/0 67 3/8
1^{er} emprunt à lots et primes 129 7/8
2^e emprunt à lots et primes 131 1/8
3^e emprunt (1854) 77 7/8
6^e emprunt (1855) 91
Obligations du chemin de fer de Nicolaï 76 3/4
Actions de la Grande Société des chemins de fer 94 3/4
Obligations de la Société du chemin de fer Varsovie 87.

DÉPÊCHE DE L'INTÉRIEUR.

BOURSE DE RIGA, DU 10 FEVRIER.

Cours du change sur Anvers, à trois mois 347 cent. vend. 347 1/2 cent. ach.
Cours du change sur Londres, à trois mois 82 3/4 vend. 82 13/16 ach.
Cours du change sur Hambourg, à trois mois 276 3/4 vend. 277 1/2 ach.
Cours du change sur Paris, à trois mois 348 3/4 cent. vend. 349 1/2 ach.
Cours du change sur Amsterdam, à trois mois 164 cents vend. 164 3/4 ach.

Cabinet de M. Louis Viau.

Chirurgien dentiste.
Grande rue des Ecuries, n° 13, maison Weber.
Consultations de 10 à 5 heures. 368

Spectacles.

Du 11 février.

GRAND THÉÂTRE. — Opéra italien. Abonnement suspendu. — Au bénéfice de M. Graziani. La Traviata, opéra en 3 actes. — (8 h.)
THÉÂTRE MARIE. — Русская, большая опера въ 4 д. 7 к. — (7 1/2 h.)
THÉÂTRE ALEXANDRA. — Въ пользу Г-жи Абриной. Зеленой остров, опера-буфф въ 3 д.; Гоголевское признание, ком. въ 1 д.; Сцену изъ народного брата прохотъ Г. Лорбуновъ. — (7 h.)
THÉÂTRE MICHEL. — Abonnement suspendu. — Mademoiselle de Belle-Isle, drame en 5 actes; Madame attend Monsieur, com. en 1 acte; L'avocat pédicure, vaud. en 1 acte; Recette contre les belles-mères, com.-vaud. en 1 acte. — (7 h.)
THÉÂTRE BERG. 7 1/2 h. Tous les jours représentation musicale, française et russe. 14

Bulletin météorologique.

DE L'OBSERVATOIRE PHYSIQUE CENTRAL DE ST-PETERSBOURG.
Samedi 10 (22) février.

Lieux.	Baromètre à 0 millim.	Ecart de la val. norm.	Température Celsius.	Ecart de la val. norm.	Humidité relative.	Quantité de pluie.	Direction et force du vent.
Petersb.	760 4	+2.2	-10.5	-2.4	77	0	O 1
7 h. m. auj.	758.8	-4.2	-9.4	-0.1	91	10	SE 5
1 h. ap-m.	744.8	-13.4	-2.5	+1.8	88	10	S 4

Depuis hier 1 h. après-midi — 0.4 millimètres de neige.

Du 9 (21) février.

	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800
Paris	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800

Idem. Hier neige.

Du 5 (22) février.

Uléaborg 740 -13 -10 +1 10 E 7
Nicolaïsk 732 -13 -10 +1 100 NE 6
Koupio... 735 -13 -10 +1 100 NE 6
Tamerfor 731 -13 -10 +1 100 NE 6
Helsingf 744 -13 -10 +1 100 NE 6
Petersb. 754 -4 -9 +0 91 SE 5
Réal... 774 -4 -9 +0 91 SE 5
Dorpat... 774 -4 -9 +0 91 SE 5
Windau... 749 -8 +0 +6 73 SO 6
Vilna 751 +2 +3 +2 87 S 4
Varsovie 762 +2 +3 +2 87 S 4
Odessa... 771 +4 +5 +4 98 S 4
Nicolaïev 775 +4 +5 +4 98 S 4
Sébastopol 772 +13 -1 -2 69 O 1
Kharkov 756 -11 -5 82 S NO 1
Moscou 750 -5 -14 +5 62 S O 1
Kazan 742 -13 -10 +1 100 NE 6
Catherinb 707 -30 -12 +2 96 SE 9
Orenbourg 731 -25 -8 +4 100 NO 4
Riga 750 -8 -0 +6 93 NO 4
Stavropol 740 -4 -9 +0 91 SE 5
Novoross 774 +13 -1 -2 69 O 1
Barnaoul 750 -5 -10 -8 87 SO 6
Irkoutsk 719 -10 -17 +1 100 NE 2
Nicolaïevsk 746 -12 -19 +0 91 SE 3

* Matin neige. * Idem. * Nuit et matin neige. * Neige, chasse-neige, hier aurore boréale. * Hier chasse-neige. * Gelée blanche. * Hier neige, chasse-neige. * Hier neige. * Hier et matin chasse-neige. * Hier grésil. * Neige.

ÉTAT GÉNÉRAL DE L'ATMOSPHÈRE.

Depuis hier s'est opéré sur la Russie un changement très considérable dans la distribution de la pression atmosphérique. Le centre de la bourrasque signalée hier à Kagan s'est déplacé au-delà de Katherinbourg, et un autre s'est manifesté à Katherinbourg, où le baromètre a baissé à Nikolaïsk de 26 mill. En même temps une haute pression se produit sur la Russie centrale, allant de 81-0 à N.-E. et venant de Moscou, où elle a amené une hausse barométrique de 23 mill. Sous l'influence de ces perturbations extraordinaires dans l'équilibre de l'atmosphère, les vents du Nord ont soufflé avec violence sur les provinces baltiques, où ils soufflent par places en tempête; la température a monté généralement; à Petersbourg elle a baissé un peu. Au sud de l'Empire le temps est beau, avec des vents faibles et variables. Hier soir on a observé à Petersbourg une aurore boréale; le magnétographe a enregistré pendant la nuit des perturbations magnétiques.

MAISONS RECOMMANDÉES.

G. M. HUTTON & Co
VÉRITABLES MACHINES À COUDRE AMÉRICAINES
de WHEELER & WILSON
Petite Morskaïa, n° 14.

Verifables Cigares de la HAVANE
J. SPÖRHASE
Rue Michel, n° 2, vis-à-vis de l'hôtel Klée.

FABRIQUE D'OBJETS ET DE BIJOUTERIE
EN MALACHITE ET EN LAPIS LAZULI.
J. SPÖRHASE
Rue Michel, n° 2, vis-à-vis de l'hôtel Klée.

HAASENSTEIN & VOGLER
(OFFICE DE PUBLICITÉ)
HAMBURG. Neuerwall, 50.

SONNERIE A AIR.
Winterhalter & Co.
Canal Catherine, maison n° 12, log. n° 5.
Moscou, boul. Pétrovsky, m. Popov, près l'Ermitage.

OFFICE DE PUBLICITÉ
RUD. MOSSE.
Grosse Friedrichstrasse, n° 66, à Berlin.

MAURICE FLORAND
MARCHAND TAILLEUR
15, perspective Nevsky, au pont de Police.
Dernières nouveautés d'Angleterre et de France.

FABRIQUE D'ARTICLES EN BRONZE
ET EN MELCHIOR
Alex. Katsch.
Perspective Nevsky, 36, en face de la Douma.

A l'approche du terme du tirage du deuxième emprunt intérieur à primes, qui aura lieu le 1^{er} mars, la maison de banque Mawrikij Nelken à St-Petersbourg, perspective Nevski, n° 14, m. Maderni, et à Varsovie, faubourg de Cracovie, n° 77, restera ouverte au public, jusqu'au jour du tirage, jusqu'à 8 h. du soir, et les dimanches et jours de fête jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

Vente de titres des emprunts à primes, avec arrhes de 10 r. Assurance contre amortissement à 15 c.

Les prospectus des opérations de la maison sera délivré gratis aux personnes qui en feront la demande.



MACHINES À COUDRE AMÉRICAINES
système CALLEBAUT
ET AUTRES MACHINES DES MEILLEURS SYSTÈMES
HOWE, WHEELER ET WILSON, SINGER ET AUTRES.
LEON CASTILLON
COMMISSIONNAIRE DU MINISTÈRE DE LA GUERRE
le seul qui ait obtenu à l'Exposition de Moscou de 1872
Les aigles Impériales et des grandes médailles d'or.
A St-Petersbourg, au coin de la Gr.-Morskaïa et de la persp. Nevski, m. Elisseev, 15-16; à Moscou, pont des Marchaux, 11, m. Komarov.

HOTEL DEUTSCHER KAISER

à Berlin

au centre de la ville, SCHADOWSTRASSE, n° 4, tout près des „Tilleuls“, offre tout le confort du jour. 60 CHAMBRES TRÈS-ÉLEGANTES, 12 SALONS, EXCELLENTE TABLE D'HÔTE. Vins des maisons les plus renommées. BAINS ET EQUIPAGES A L'HÔTEL. Service le plus attentif. Th. Hoffmann. H. V. 81

Судебныя объявленія.

Мировой судья житиурскаго судебного округа 1 участка, на основании 1299 ст. X т. 1 ч. св. зак., извѣщаетъ истрекованъ, укоренъ 20 апрѣля 1872 г. въ г. Житомиръ дворянина Ягѣйки-Павлина Тюбѣра предъизвѣстить, по подусудности, въ установленный 1241 ст. того же тома срокъ, насѣдственный права свои на оставшіеся послѣ умершей Незавѣщавшей денежныя капиталы. 1666-3

M. Louis Pœl, notaire, est décédé après une courte maladie, mercredi le 7 février, à 7 h. et demie du soir, à l'âge de 42 ans. Les amis du défunt sont prévenus que le service funèbre aura lieu lundi, 12 février, à 2 h. après-midi, à l'église réformée, Grande rue des Ecuries. 385

M. Jean Dutacq a la douleur de faire part de la mort de son épouse bien-aimée Marie Virginie Dutacq décédée le 9 février, à 11 heures du soir. Le transfert de la dépouille mortelle (Sergueïevskaïa, n° 75) à l'église catholique de Ste-Catherine, perspective Nevsky, aura lieu dimanche 11 février, à 7 heures du soir, et l'enterrement mardi 13 février, à 11 h. du matin, au cimetière de Smolensk. Il n'y aura pas d'invitations spéciales.

LES SUISSES domiciliés à St-Petersbourg sont prévenus que la fête annuelle de la colonie aura lieu au club allemand (pont Bleu), le dimanche 11 février, à 4 heures et demie du soir.

On peut se procurer des cartes au Magasin Suisse, Grande rue des Ecuries, chez MM. Wolff frères, pont de Police, et le soir de la fête, à l'entrée de la salle.

400 Le Comité.

UNE JEUNE FRANÇAISE diplômée de donner des leçons de français. — S'adr. m. Bachmakow, Grande rue des Ecuries, log. n° 20. 491

UNE SAGE-FEMME propose des chambres pour les accouchées. Rue Officier, 24, log. 11. 404

A LOUER un joli logement meublé, de 6 chambres, bain, escalier avec suisse. S'adr. Gr. rue des Ecuries, 5, l. 21

A VENDRE un bon marché deux grandes coucalche, presque neuves. Gr. Sadovala, 15, en face du Gostinnoi Dvor. S'adr. au magasin chimique, qui est à côté de l'horloger, à toute heure. 392

UNE JEUNE DEMOISELLE RUSSE sachant la musique et la théorie, désire se placer dans une famille étrangère; elle ne demande pour ses peines que l'entretien nécessaire. Pont Vonsensky, maison n° 26, log. 17. 397

LEÇONS de littérature française données par une Parisienne pourvue d'un diplôme de premier ordre. S'adresser au bureau du journal, librairie Mellier, sous les initiales B. A. 271

A LOUER un appartement de 4 à 5 pièces confortablement meublé, au mois. Pont de Police, m. Bachmakow, log. n° 28. 339

A LOUER des maisons de campagne en Finlande, chemin de fer de Viborg, non loin de la station de Novaya-Kirka. Pour plus amples informations s'adresser à la Banque de l'Etat, logement n° 28. 354

MÉLANOGÈNE.
TOUT PAR EXCELLENCE
DE DIQUÈMARE
Ainé de Rouen.
Pour teindre à la minute en toutes nuances les cheveux et la barbe sans danger pour la peau et sans aucune odeur. — Cette teinture est supérieure à toutes celles employées jusqu'à ce jour. — Dépôt principal chez M. A. ROUZANOFF, au Gostinnoi-Dvor, à St-Petersbourg, et chez les principaux parfumeurs de Russie. C. P. 309

LE DEPOT GÉNÉRAL
DE MON

EAU ANATHÉRINE POUR LES DENTS
se trouve au magasin de MM. Stoll & Schmidt, à St-Petersbourg, au coin du Kirpitchnoi pérouloek, maison Kononow. 1

Prix du flacon 1 r. 20 c.
J. G. Popp, à Vienne.
méd. dentiste de la cour imp.-royale.

GUANO DU PÉROU.

Le Guano péruvien se vend à présent aux prix modérés suivants :

Le Guano directement importé du Pérou :

à 1 r. 98 c. le poud en quantité de 90 à 1,900 pouds ;

à 1 r. 20 c. le poud en quantité de 1,900 pouds et au-delà ;

Le Superphosphate de guano du Pérou

en poudre très fine et tout de suite employable avec garantie d'une contenance de :

à 10 0/0 d'azote préservé contre la volatilisation et d'environ 10 0/0 d'acide phosphorique soluble ;

à 2 r. 26 c. le poud brut en quantité de 90 à 900 pouds ;

à 2 r. 20 c. le poud brut en quantité de 900 à 1,300 pouds ;

à 2 r. 14 c. le poud brut en quantité de 1,900 pouds et au-delà, les sacs y compris payables comptant sans aucune déduction pour tare ou bon poids.

S'adresser pour des renseignements plus complets au bureau de MM. Wyneken et Co. St-Petersbourg 1873. Quai Anglais, n° 36

Marée d'Ostende.

Turbots.
Soles — Raies.
Homards — Huîtres.
INCESSAMMENT
Primeurs de Paris.
dans la cour du marché
Aprazine, près l'école Kommissarov. 407

A SOUS-LOUER. Pour cause de départ un appartement non meublé au bel-étage, avec eau et bain, entrée séparée; depuis le 1^{er} avril ou le 1^{er} août de cette année, jusqu'au mois d'août 1874, pour 4,000 r. S'adresser rue Gagarinskaja, maison n° 5. Visable de 2 à 4 heures. 395

CIRQUE HINNÉ
PLACE MICHEL.
Aujourd'hui dimanche 11 février
GRANDE REPRÉSENTATION
On commencera à 7 heures 1/2.
Prix des places comme à l'ordinaire.
Demain lundi 12 février, représentation.
De mardi 13 jusqu'à dimanche 15, chaque jour 2 représentations. La 1^{re} commencera à une heure, la 2^e à 7 heures et demie.
Le directeur Ch. Hinné. 66

UN ADMINISTRATEUR DE TERRES EXPÉRIMENTÉ
(Prussien), offre ses services. S'adresser sous les initiales S. 8727 à M. Rodolphe Mosse, office de publicité, à Berlin. R. M. 383

En vente chez **EMILE MELLIER**, libraire de la Cour impériale, au pont de Police, maison de l'église hollandaise, à St-Petersbourg.

ÉTUDE SUR LE CHAUFFAGE ET LA VENTILATION
DES WAGONS DE VOYAGEURS
par le baron N. de DERSCHAU, ingénieur russe.
1 volume in-8°. Prix 1 r. 40 c.; province 1 r. 60 c. 323

Compagnie Coloniale

Établissement spécial pour la Fabrication