

# FEUILLE OFFICIELLE

DES

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

**PRIX DES ANNONCES :**

UNE A SIX LIGNES. . . . . 3 fr.  
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS. . . . 0 fr. 40 cent.

Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

**NUMÉRO 41.****JEUDI 8 OCTOBRE 1868.****PRIX DE L'ABONNEMENT :**

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

**PARTIE OFFICIELLE**

Par dépêche ministérielle en date du 1<sup>er</sup> septembre 1868 (Direction des colonies : 4<sup>e</sup> bureau). Avis est donné qu'une prolongation de congé, qui expirera le 30 novembre prochain, a été accordée à M. Badin (Louis-Théodore), commis de la marine, destiné pour les îles Saint-Pierre et Miquelon.

Par dépêche ministérielle en date du 5 septembre 1868 (Direction des colonies : 3<sup>e</sup> bureau). Avis est donné que sur la proposition de LL. Exc. les Ministres de la marine et des colonies, et de la justice et des cultes, l'Empereur a bien voulu décider, le 22 août dernier, que la peine de 2 années d'emprisonnement, prononcée le 23 mai 1868, par arrêt du tribunal criminel des îles Saint-Pierre et Miquelon, contre les nommés Lafourcade (Pierre), Jugan (Hélène-Marie) et Hardy (Marguerite), femme Théault, serait réduite à une année d'emprisonnement seulement.

**PARTIE NON OFFICIELLE***Ouverture d'un bassin annexe dans le barachois.*

Si Saint-Pierre doit surtout son existence à la pêche de la morue, ce qui est incontestable, il ne faut pas oublier que la pêche n'y est possible qu'avec un port convenablement sûr, offrant aux nombreux navires de tout tonnage qu'elle emploie, un abri et un refuge contre les dangers de l'Océan. Saint-Pierre possède un port dit barachois et une rade. La rade, sans être tout à fait sûre, peut cependant passer pour assez bonne et assez vaste. Le barachois, comme port, laisse beaucoup plus à désirer. Il est trop petit, n'a pas assez de profondeur et n'est pas sûr par tous les vents, circonstance excusable pour une rade, mais non pour un port qui, dès lors, n'a qu'à moitié le droit de porter ce nom.

Il y a en effet des moments où les goëlettes hivernantes, pressées les unes contre les autres risquent de subir de sérieuses avaries. Or, qu'on le sache bien, ces avaries de l'hiver et les ravages des vers de mer ou tarets, calamité particulière à notre port, sont les fléaux qui pèsent le plus sur les pêcheurs de Saint-Pierre, c'est-à-dire sur la presque totalité de la population. Il n'est pas rare de voir les avaries de l'hiver se solder par cent mille francs de perte. Ajoutez-y les ravages des insectes dont nous venons de parler et demandez-vous si un pareil état de choses ne méritait pas qu'on songeât à y porter remède.

On voit par cet aperçu quel service immense rendraient au pays ceux qui pourraient assurer aux cent cinquante goëlettes locales, un hivernage paisible et sûr, sans avaries, sans destruction sensible des carènes et, en outre, dans des conditions telles, que le carénage du printemps, devienne aussi facile qu'il l'est peu aujourd'hui.

Eh bien ! ce service immense que le pays réclame depuis si longtemps sans avoir pu l'obtenir, est un fait accompli depuis quelques jours et, pour exécuter ce que nous appellerons un véritable tour de force, il n'a fallu qu'une quinzaine. Le tout a été si prompt que nous ne serions point étonné, si bon nombre de nos lecteurs apprenaient, seulement en lisant ces lignes, l'existence des travaux dont nous allons parler.

Dans le fond du barachois existe un étang, vaste mais peu profond, qui se trouvait en communication avec la marée, par un chenal étroit, tortueux, et parfaitement impraticable pour n'importe quels navires.

Il y a fort longtemps que l'on songeait à faire de l'étang Boulo un bassin accessible aux goëlettes et qui leur permit d'y passer l'hiver avec sécurité ; mais cette idée excellente restait, comme tant de choses hélas ! excellentes aussi, à l'état d'idée, parce

que beaucoup de personnes, faisant un devis à leur manière, s'écriaient : Il faut cent mille francs pour exécuter ce travail ou l'on ne fera rien de bon. Cent mille francs étant une grosse somme pour notre modeste budget, les choses en restaient là. Enfin l'administration actuelle, toujours désireuse de contribuer à l'amélioration du pays, voulut en avoir le cœur net et chargea dans le courant de cet été, le Chef du service des travaux de faire les études nécessaires et de lui présenter un devis.

Ce Chef de service, dont personne ne contestera les connaissances spéciales, se rendit bientôt compte du véritable état des choses et il affirma qu'avec une somme modeste on pourrait faire entrer dans l'étang Boulo, les goëlettes de 50 à 100 tonneaux, c'est-à-dire la majeure partie de celles hivernant dans notre port.

Cette conclusion, appuyée de raisons sérieuses et plausibles, cadrerait trop bien avec les intentions du Gouvernement, pour qu'il ne s'empressât pas d'y donner suite, et le Chef de la colonie ne tarda pas à prendre un arrêté déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour atteindre le but si éminemment utile que nous venons d'indiquer. Le terrain nécessaire au creusement d'un canal fut acquis sans délai, et les travaux qui commencèrent de suite, furent confiés à un entrepreneur. Il fut constaté au bout de quelque temps que celui-ci, malgré toute sa bonne volonté, manquait des moyens d'action nécessaires pour mener promptement à bonne fin un travail aussi important, qui dut être mis en régie. Cette mesure était indispensable, parce qu'il était urgent de faire profiter les armateurs, dans le plus bref délai possible, d'une amélioration si ardemment et si justement désirée par eux. Voici maintenant le résultat obtenu en quinze jours. Il convient ici de laisser parler les chiffres :

Un canal de 60 mètres de longueur et de 8 mètres de largeur a été creusé de 2m. 50c. sur toute sa superficie ; aujourd'hui, aux grandes marées, ce canal a un tirant d'eau de 2 mètres 20 centimètres. Les berges du canal ont été faites provisoirement avec des pieux enfoncés à profondeur suffisante et reliés entre eux par des madriers, ce qui permettra d'attendre le moment où pourront être construits des quais en pierre. Un pont à bascule fort ingénieux et qui ne coûtera pas 2,000 francs, va établir la communication entre les deux berges du canal et s'ouvrira à volonté pour laisser passer les goëlettes. On avait pensé d'abord à un pont tournant en fer ; mais ceci est un objet de luxe coûtant de 25 à 30,000 francs et on a préféré reporter toutes les sommes disponibles vers le creusement de l'étang. Deux goëlettes sont déjà entrées dans l'étang et y reposent paisiblement. Aussitôt les travaux du pont achevés, ce qui

**DOUANES.**

ÉTAT de la quantité de Morue exportée de St-Pierre, du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> octobre 1868.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois de septembre.	ANTÉRIEUREMENT.	TOTAL au 1 <sup>er</sup> octobre 1868.	PENDANT la période corresp. de 1867.	AUGMENTATION en 1868.	DIMINUTION en 1868.
Morue sèche. . . . .	1,313,620 k.	4,024,944 k.	5,338,564 k.	6,214,953 k.	"	1,255,510 k.
Morue verte. . . . .	2,148,977 k.	5,294,207 k.	7,443,184 k.	6,596,074 k.	847,110 k.	"

Vu : L'Ordonnateur,  
A. LE CLOS.Le Préposé des Douanes,  
J. LARUE.





aura lieu dans quelques jours, on pourra faire pénétrer dans l'étang toutes les goélettes tirant moins de 2 mètres d'eau et c'est le plus grand nombre. Bref, on le voit, le problème est résolu sans que l'on ait dépensé 100,000 francs, puisque la dépense totale jusqu'à ce jour, y compris le pont, ne s'élève qu'à 13,000 francs.

Evidemment en présence de si beaux et de si utiles résultats, l'administration ne s'en tiendra pas là et voudra terminer, d'ici quelques années, ce magnifique travail qui, avec l'établissement de la jetée destinée à relier l'îlot aux Moules à la pointe Philibert, et le creusement du barachois déjà commencé, mettront Saint-Pierre, comme port, sur un rang des plus distingués. Etablir des quais tout autour du vaste étang, le creuser, ce qui sera facile, car son fond est tout vase et sable; lui donner 3 mètres d'eau ainsi qu'au canal, de manière à ce que tous les navires qui entrent dans le barachois puissent entrer aussi dans l'étang; établir des cales sèches, ce qui sera alors facile, voilà ce qui doit être exécuté pour tirer tout le parti possible d'une entreprise si brillamment commencée. Les conséquences de ces travaux seront immenses et il est tout à fait inutile de les indiquer. Enfin on peut l'affirmer sans exagération, l'avenir commercial du pays est intéressé au plus haut degré à la réalisation des améliorations dont nous venons d'indiquer le programme bien incomplet.

Maintenant nous nous adresserons à toutes les personnes de bonne foi et nous leur dirons: A qui le pays doit-il tout cela? A qui doit-il ce qui est déjà fait? Chacun peut répondre lui-même.

Sans doute l'administration actuelle n'a pas, la première, pensé à utiliser l'étang Boulo, par la raison toute simple qu'on en parlait depuis bien longtemps; mais elle a eu le mérite, plus rare qu'on ne le pense, de laisser de côté les paroles oiseuses et de passer aux faits: elle ne s'est pas laissée intimider par les fameux cent mille francs dont nous avons parlé et on voit qu'elle a eu raison. Il convient d'ajouter que pour mener à bonne et prompt fin ce premier et si utile travail, l'administration a eu la chance de trouver, dans le Chef du service des travaux, l'activité, l'énergie et la bonne direction sur lesquelles ses antécédents bien connus leur donnaient le droit de compter.

Pour nous, en terminant, nous dirons que si noblesse oblige, les services éminents rendus au pays par l'administration actuelle, l'obligent à lui en rendre d'autres encore et, dès lors, nous comptons fermement que ce travail destiné à améliorer notre port d'une si sensible façon, n'est que le prélude des autres travaux dont nous avons dit plus haut quelques mots, et que nous verrons se réaliser dans un avenir prochain, s'il plaît à Dieu.

C. S.

— On lit dans le *Moniteur* du 25 juin 1868:

« Dans un mémoire lu à l'Académie des Sciences le 9 mars dernier, M. Saint-Hilaire Deville a exposé les premiers résultats des études que l'Empereur l'avait chargé de faire sur les propriétés physiques et le pouvoir calorifique du pétrole et autres huiles minérales.

• L'Empereur avait en outre chargé M. Dupuy de Lôme de s'entendre avec M. Sainte-Claire Deville, pour arriver à une application des huiles minérales à la navigation à vapeur.

» Cette application vient d'être expérimentée avec un succès complet sur le yacht *Puebla*, dont la famille impériale se sert pour ses promenades sur la Seine.

» Le problème de l'emploi des huiles minérales au chauffage des chaudières de navire était encore à résoudre, malgré les tentatives qui ont été faites à cet effet tant en

Angleterre qu'en Amérique, car ces tentatives n'ont pas donné, jusqu'à ce jour, des résultats qu'on puisse considérer comme véritablement pratiques, même abstraction faite du prix de revient des huiles à employer.

» MM. Dupuy de Lôme et Sainte-Claire Deville, s'inspirant de l'appareil déjà essayé à terre par M. Paul Audoin, ingénieur de la Compagnie parisienne du gaz, ont imaginé un système particulier de grilles qui peut facilement se substituer aux grilles ordinaires d'une chaudière marine quelconque, et qu'ils ont appliqué à la chaudière du yacht *Puebla*.

» Après divers essais préalables, le petit yacht impérial, muni de son nouveau système de chauffage, venait le 8 de ce mois prendre à l'embarcadere du pont Royal LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice, qui tenaient à honneur d'assister à cette première application des huiles minérales au chauffage des navires.

» S. Exc. l'amiral Rigault de Genouilly, le général Lebœuf, ainsi que des officiers d'ordonnance de l'Empereur et des dames d'honneur de l'Impératrice, accompagnaient Leurs Majestés. M. Dupuy de Lôme, M. Sainte-Claire Deville, et M. Lefebvre, commandant du *Puebla*, les attendaient à bord de ce yacht.

» Le *Puebla* s'est immédiatement mis en marche, descendant la Seine. Dès que le tirage provenant de l'échappement de la vapeur dans la cheminée s'est établi, la fumée assez noire qui sortait pendant que la machine était stoppée a bientôt disparu entièrement. La combustion de l'huile est devenue de plus en plus complète, et le nombre de tours de la machine du *Puebla* a bientôt atteint, puis dépassé, celui qu'elle avait obtenu avec le chauffage au charbon dans les essais antérieurs les plus favorables.

» Leurs Majestés ont pris un vif intérêt à cette expérience et se sont fait rendre compte de tous les détails de ce nouveau mode de chauffage, dont la simplicité et l'énergie les frappaient. Aussi se sont-elles plu à la prolonger pour la rendre plus décisive, et ce n'est qu'à plus de huit heures et demie du soir qu'elles se sont fait reconduire par le *Puebla* au Pont-Royal, où elles s'étaient embarquées à quatre heures.

» Nous nous hâterons de dire que l'huile minérale employée pour cet essai n'était point de ces huiles légères de pétrole qui se mettent en vapeur à trop de basses températures pour que leur emploi au chauffage d'une machine dans un navire puisse avoir lieu sans des dangers impossibles à conjurer.

» L'huile employée à bord du *Puebla* le 8 juin, était de l'huile lourde de la Compagnie parisienne du gaz, dont la densité à zéro de degré est de 1,044 et qui contient 82 pour cent de carbone 7,6 pour cent d'hydrogène d'azote et de soufre.

» Il est des pétroles naturels peu volatils, dont l'application au chauffage des machines serait toute aussi facile; mais pour les employer comme cela s'est pratiqué sur le *Puebla*, il en faudrait faire un choix tout spécial.

» L'appareil de combustion appliqué à la chaudière du *Puebla* consiste dans une grille verticale placée à l'ouverture de l'ancien cendrier.

» La porte de l'ancien foyer est condamnée, et sa grille horizontale a été supprimée. L'intérieur du foyer a été tapissé en briques réfractaires formant une voûte au-dessus d'une sole placée au fond du cendrier. Cette sole est légèrement inclinée vers l'intérieur, jusqu'au point où elle rencontre un autel également en briques réfractaires, placé environ à mi-longueur de l'ancienne grille.

» L'essai de chauffage à l'huile minérale fait le 8 de ce mois à bord du *Puebla* par ordre de l'Empereur et en présence de Sa Majesté, sera, à n'en pas douter, le point de départ d'applications très-importantes.

— La création d'une école d'application des aspirants de marine, faite il y a plusieurs

années a reçu, dit la *Patrie*, la consécration du temps et celle de l'expérience. Cette école a été installée sur le vaisseau à vapeur le *Jean-Bart*, qui a exécuté des voyages destinés à compléter, au point de vue pratique, l'instruction que les élèves reçoivent sur le *Borda*, qui sert d'école navale flottante.

Chaque fois que le vaisseau-école d'application rentre au port, les aspirants subissent, devant une commission spéciale nommée à cet effet, un examen dont les épreuves doivent leur être favorables pour qu'ils puissent passer à la première classe.

Cette institution a produit de bons résultats et elle a été imitée déjà par un certain nombre de puissances qui, après l'avoir étudiée, ont reconnu son mérite et son utilité.

On annonce qu'il vient d'être reconnu que le *Jean-Bart*, qui a accompli plusieurs campagnes d'instruction, était pour l'avenir impropre à ce service. On a dû chercher un autre bâtiment capable de le remplacer, et le choix de l'administration de la marine est tombé sur le vaisseau à vapeur le *Donawerth*, qui remplit toutes les conditions désirables. Le nom de ce vaisseau va être changé en celui de *Jean-Bart*, et l'ancien vaisseau de ce nom, qui ne doit être employé, dit-on, désormais que d'une manière sédentaire dans les ports, s'appellera le *Donawert*. Une mesure semblable a été prise à l'égard du *Borda* actuel, qui était autrefois le *Valmy*. La marine, tout en respectant nos autres souvenirs de gloire, a voulu honorer ainsi d'une manière particulière, deux noms qui lui sont chers à des titres différents.

L'un, est celui de Jean Bart qui ne doit qu'à son mérite, à ses immenses services et à sa bravoure son immortelle renommée: l'autre est celui de Borda, marin et savant distingué, né en 1733, mort en 1788, qui s'est appliqué d'une manière toute particulière à l'étude des sciences nautiques, auxquelles, par ses travaux, il a fait faire de grands progrès.

(Courrier du Havre).

— On lit dans *Morning Herald* du 12: Il y a environ deux ans, nous nous hasardions à prédire que le succès du câble transatlantique amènerait des développements de la télégraphie océanique, et nous ne pouvons par conséquent nous montrer surpris de voir l'attention publique appelée simultanément sur deux projets tel que le projet anglo méditerranéen et le projet franco-américain. Le premier est le moins ambitieux, car il y a quelque temps déjà qu'il en est question; quand au second, il est à la fois le plus nouveau et le plus intéressant. Si ce que l'on en attend se réalise, les conséquences les plus heureuses au point de vue commercial suivront naturellement le succès de cette entreprise, et la compagnie du télégraphe français transatlantique peut prétendre au double but de fournir au public un moyen de communication économique et perfectionné, tout en moissonnant de beaux dividendes pour ses actionnaires, et en montrant à ses compétiteurs anglais le moyen d'arriver au même résultat par l'identification de leurs intérêts avec ceux de leur clients.

(Moniteur universel).

— Le dégoût de la vie se rencontre fréquemment chez ceux qui font des excès alcooliques, et notamment chez les buveurs de cette liqueur verte qui porte le nom d'absinthe. Hier, vers onze heures du matin, le sieur L..., ouvrier couvreur, qui s'était largement abreuvé à cette source malsaine, résolut d'en finir avec l'existence, et comme il se trouvait précisément sur les bords du canal Saint-Martin, aux abords du pont du faubourg du Temple, il n'hésita pas à se précipiter dans l'eau. Témoin du fait, un sergent de ville de l'arrondissement, de service sur ce



point se jeta résolument à la nage et atteignit l'ivrogne en quelques brassées. Mais ce dernier, s'attachant énergiquement à son sauveur, paralysa ses mouvements, et, malgré les efforts que faisait l'agent pour se dégager, tout deux allaient périr, quand des marinières, attirés par les cris des nombreux témoins de cette scène, arrivèrent et réussirent à les retirer de l'eau, vivants, mais à demi aphyxiés. Le courageux sergent de ville et le buveur d'absinthe, dégrisés pour le moment, reçurent au poste voisin tous les soins nécessaires et furent promptement hors de danger.

(*Moniteur universel*).

— *Projet d'impôt sur les célibataires.* — Un conseiller communal d'Anvers, M. S..., élabore activement un projet ayant pour but de soumettre les célibataires qui auront atteint l'âge de 35 ans à payer une contribution plus ou moins forte, suivant leur position.

L'Opinion, d'Anvers, croit qu'un tel projet a grande chance de réussir, parce qu'il est juste et qu'il sera appuyé par la plus belle moitié du genre humain.

(*Courrier du Havre*).

On a retiré du barachois, le 3 octobre, un cadavre qui a été déposé à l'hôpital et a été reconnu pour être celui du nommé Kernaonec (Yves), gravier, âgé de 13 ans, né à Plouriva (Côtes-du-Nord).

## ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

### MER DU NORD.

*Modification dans l'éclairage des phares d'Orford* (côte Est d'Angleterre).

Le bureau de Trinity-House à Londres fait connaître que depuis le 15 mai 1868, le phare supérieur d'Orford (et non le phare inférieur montre une lumière rouge entre l'O. 29° S. et l'O. 40° S.; il est masqué depuis le premier relèvement jusqu'à terre, et le second passe sur la limite Sud de la ligne des fonds de 7<sup>m</sup>3, aux basses mers des syzygies, dans la baie Hollesley, et jusque par le travers du havre Orford.

Depuis la même époque, le phare inférieur d'Orford montre une lumière rouge entre le N. 20° E. et le N. 28° E., ce secteur rouge couvrant le banc Sizewelle; le feu est masqué depuis le premier relèvement jusqu'à terre, et le dernier rumb passe à 3 câbles dans l'Est de la bouée du banc Sizewell.

Les relèvements sont vrais. Variation : 20° N. O. en 1868.

Voyez la série B, n° 107; l'Annonce n° 15, 1<sup>er</sup> juin 1867, où il était dit que ce feu rouge serait placé dans le feu inférieur, et l'instruction n° 302, page 262.

### MANCHE (côte sud d'Angleterre).

*Sifflet de brouillard au phare de Sainte-Catherine* (île de Wight).

Le Bureau de Trinity-House à Londres fait connaître que, le 1<sup>er</sup> juin 1868, un cornet de brouillard d'une grande puissance, qui a été placé sur le phare de Sainte-Catherine, île de Wight, commencera à fonctionner.

La bouche du cornet sera élevée de 24<sup>m</sup>7 au-dessus de la haute mer; elle embrassera un arc de 215 degrés ou de l'E. 14° N. au N. 67° 30' O., par le Sud, et *vice versa*, de manière à ce que le son du cornet puisse être entendu entre ces relèvements une fois par minute; la durée du son sera de 5 secondes, et l'intervalle entre chaque son de 15 secondes.

Les relèvements sont vrais. Variation: 22° 30' N. O. en 1868.

Addition à la série B, n° 56, colonne observation, et au Pilote de la Manche, n° 203, page 72.

## ILES BRITANNIQUES.

*Bateau-feu près du banc Lucifer* (côte Est d'Irlande).

Conformément à l'Annonce n° 24, 1<sup>er</sup> octobre 1867, le Bureau des phares d'Irlande, Dublin, fait savoir que l'on a mouillé un bateau-feu près des bancs Lucifer, côte de Wexford.

Le feu est *fixe rouge* et élevé de 11<sup>m</sup>8 au-dessus du niveau de la mer.

Le bateau a trois-mâts, et porte un ballon à la tête du grand mât, sur lequel on hisse la lanterne. La coque du bateau est noire avec une raie blanche, et les mots LUCIFER SHOLS sont peints en lettres blanches sur les côtés. Il est mouillé à 2 milles 1/2 dans l'E. 24° 20' N. des bancs de Lucifer, par 38 mètres d'eau aux basses mers, et sa position est donnée par 52° 21' 30" N., 8° 29' 24" O. On y relève le phare de Tuskar, au S. 12° 10' O., à 9 milles 1/2; le bateau-feu du banc Blackwater au N. 18° 10' E., à 9 milles; le cap Blackwater au N. 55° 20' O., à 7 milles 3/4, et la pointe Cahore au N. 4° 35' O., à 12 milles 1/2.

Les relèvements sont vrais. Variation : 24° 20' N. O. en 1868.

Voyez la série B, n° 419, et les cartes n°s 1304, 2367, 2447, 2447.

## MER MÉDITERRANÉE.

*Feu fixe sur les îles des Medes* (côte Est d'Espagne).

Le Gouvernement espagnol fait connaître que, le 1<sup>er</sup> juin 1868, on allumera un nouveau feu dans une tour récemment construite sur le sommet de la plus grande des îles des Medes, situées sur la côte d'Espagne, Est province de Gerona.

Le feu sera *fixe blanc*, élevé de 86<sup>m</sup>23 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 15 milles.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles, et du troisième ordre.

La tour, formée de deux corps de logis, l'un carré en bas, l'autre rond en haut, est au milieu d'une maison; elle est élevée de 10<sup>m</sup>55 et peinte en rouge très-clair. La lanterne est rouge. Tout l'édifice est près de l'extrémité N. O. de la plus grande des îles des Medes, et sa position est donnée par 42° 2' 55" N., 0° 52' 56" E.

INSTRUCTIONS. — Ce phare signalera l'extrémité Sud du golfe de Rosa, ainsi que le canal des Medes, large de 4 câbles avec des fonds de 16 à 25 mètres dedans, et formé par l'extrémité N. O. de l'île et la pointe Estardis, qui gisent N. O. q. O. et S. E. q. E. l'une par rapport à l'autre.

Les relèvements sont vrais. Variation : 17° 15' N. O. en 1868.

Voyez la série D, n° 63a, et les cartes n°s 222, 215, 1186, 1248 et 1249.

## Océan Pacifique.

### AMÉRIQUE DU SUD (côte ouest).

*Feu à éclats sur la pointe Caldera* (Chili).

Le Gouvernement chilien a donné avis que, le 1<sup>er</sup> mars 1868, on a allumé un nouveau feu dans une tour récemment construite sur la pointe Caldera, côte Ouest de l'entrée du port de ce nom.

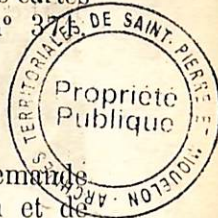
Le feu est *fixe à éclats blancs*, montrant un éclat chaque minute et demie (90 secondes). Il est élevée de 37<sup>m</sup>5 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 15 milles.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

La tour est en bois, carrée, élevée de 13<sup>m</sup>1 et peinte en blanc. Sa position est donnée par 27° 3' S., 73° 13' 39" O. Etant au phare, on relève la pointe Cabeza de Vaca au N. 5° 30' E., à 12 milles; la pointe Morro au S. 54° 20' O., à 6 milles 1/4.

Les relèvements sont vrais. Variation: 13° 50' N. E. en 1868.

Cet avis modifie la série L. n° 6; les cartes n°s 1095, 1162; et l'instruction n° 375, page 83.



— *Aux héritiers inconnus.* — On demande les descendants de Philippe Hamon et de Marie Duchesne, ou de leurs enfants qui étaient: 1° François Hamon, marié avec Marguerite Cotton; 2° Guillaume Hamon, sieur de la Chesnais, marié à Marguerite Guichard. Cette postérité est restée inconnue jusqu'à ce jour. — On demande encore les descendants de: 1° Philippe Hamon lui-même, fils de Philippe et de Jeanne Morice; 2° d'Isaac-Thomas Hamon, autre fils de Philippe et de Jeanne Morice, qui se maria avec Catherine Gabory; 3° et les descendants de Jeanne Hamon et de Bertrand Hamon, autre sœur et frère des premiers. — Ces familles, dont la postérité est restée inconnue, et qui auraient dû être appelées dans une importante succession ouverte à Nantes, sont originaire de Cancale ou de Saint-Malo, et ont pu laisser, on le suppose, des descendants vivant aujourd'hui dans les pays voisins de Cancale et de Saint-Malo.

Les personnes qui penseraient appartenir à ces familles, et qui auraient quelques titres, sont invitées à s'adresser à M. Brisebarre, archiviste généalogiste, à Nantes, rue Jean-Jacques, possesseur de la généalogie entière concernant cette succession, et qui leur fournira tous les éléments utiles à leurs droits.

(*Union des deux Villes S<sup>t</sup>-Malo et S<sup>t</sup>-Servan*).

## POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur postal l'*Estafette*, est parti pour Sydney, avec les dépêches de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le 4 octobre à 11 heures du matin.

## ÉTAT CIVIL.

### SAINT-PIERRE.

#### NAISSANCES.

- 5 octobre. — Fichet, Marie-Rose.
- id. — Hubert, Louis-Joseph.
- id. — Audoux, Patrice-Michel-Jean.
- 6 octobre. — Clinton, Agnès-Mary.

#### MARIAGES.

- 6 octobre. — M. Nicolle, Edouard-François, pêcheur, avec M<sup>lle</sup> Marcadet, Rosalie-Geneviève, sans profession.

#### DÉCÈS.

- 3 octobre. — Kernaonec, marin, âgé de 13 ans, né à Plouriva (Côtes-du-Nord).
- 5 octobre. — Cazenave, Jean, 65 ans, né à Plouriva (Basses-Pyrénées).

*Résumé météorologique de Saint-Pierre, pendant le mois de septembre 1868.*

Hauteur moyenne du baromètre 761 millimètres 5 dixièmes. Sa hauteur la plus élevée a été de 769 millimètres. Ce jour-là, le ciel était nuageux et le vent soufflait avec faible brise du S.-O.

La hauteur la moins élevée a été de 743 millimètres. Ce jour-là 6, a été remarquable par le cyclone qui a sévi sur les bancs. Le baromètre a baissé tout à coup de 756 à 743 et a presque aussitôt remonté à 750; le soir nous avions une fort jolie aurore boréale.

La température moyenne du mois au thermomètre centigrade, exposé au nord et à l'ombre a été de PLUS 14° 2.

La température la plus élevée a été de 18° 5. C'est ce jour-là 11, que le baromètre a atteint sa plus grande hauteur, bien que le temps ne fut pas des plus beaux.

La température la moins élevée a été de PLUS 9°. Ce jour-là et le jour suivant 19 et 20, ont certainement été les plus beaux du mois, quoique la température n'ait pas été très-élevée. Le ciel était presque pur, le baromètre à 767 millimètres, et les vents au N.-N.-O., petite brise.

Il y a eu 9 jours de brume toute la journée, quelque-



164

fois accompagnée de pluie, 7 jours de pluie, un halo lunaire et 8 aurores boréales : 13 jours se sont passés sans pluie et sans brume.

**ÉTAT DES VENTS**

Il a venté :

7 jours du S. E.	
1 —	E. S. E.
1 —	N. N. E.
4 —	N.
2 —	O. N. O.
4 —	N. O.
1 —	O. S. O.
7 —	S. O.
2 —	S. S. O.
1 —	S.

G. P.



## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BATIMENTS DE L'ÉTAT.

##### SUR RADE.

La frégate à hélice la Pomone, annoncée comme devant partir le 11 du courant pour Brest.

##### ENTRÉE.

L'avis à vapeur l'Estafette, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, a mouillé dans le port, le 1<sup>er</sup> octobre 1868, venant de Miquelon.

##### SORTIE.

L'avis à vapeur l'Estafette, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, dimanche 4 du courant, à 11 heures du matin.

#### BATIMENTS DU COMMERCE.

Octobre.	ENTRÉES	VENANT DE
2. Violette, c. Chapon, div. march.		Boston.
5. Mauve, c. Bourdaze, div. march.		Boston.

Octobre.	SORTIES	ALLANT A
1 <sup>er</sup> . Merle, p. Coste, lest.		Baie de Fortune.
4. Espiègle, c. Gautier, avec 118,100 kilog. de morue sèche ch. par MM. P. Beauteemps et V. F. Lepomellec et fils.		Marseille.

5. Aimable-Marie, c. Gautier, avec 50,000 morues vertes, pesant 89,320 kilog.; 3 barils rogues de morue, pesant 617 kilog.; 31 barriques huile de foie de morue, pesant 7,750 kilog.; débris et issues de morue, 3,000 kilog. et 2,000 kilog. flétan, ch. M. Gautier (Gustave) de Saint-Pierre.

7. Alma, c. Hamon, avec 102,343 kil. de morue sèche, ch. par MM. Riotteau et fils, Beust père et fils, et la C<sup>ie</sup> G<sup>ie</sup> Transatlantique.

— Michel-Emile, c. Eloi, 156,931 kil. de morue sèche, ch. par MM. Riotteau et fils, Lemoine, M. Guibert et fils, P. Boitard, P. Beauteemps et la C<sup>ie</sup> G<sup>ie</sup> Transatlantique.

#### BATIMENTS ÉTRANGERS.

Septembre	ENTRÉES	VENANT DE
23. Martock, c. Readdy, pommes de terre, moutons.		Guysborough.
— Hell-Wing, c. Rennett, bestiaux, pommes de terre.		Sydney.

Septembre.	ENTRÉES	VENANT DE
24. Enoch, c. Mac Leod, bestiaux, pommes de terre.		cap Breton.
25. Valetta, c. Morreau, bestiaux, pommes de terre.		cap Breton.
26. Britannia, c. Ring, div. march.		Boston.
28. Floride, c. Choignard, farine, planches.		Québec.
— Arcola, c. Doyale, bestiaux.		cap Breton.
— Trojan, c. Asa Read, div. march.		Montréal.
— Robert, c. Mac Innis, Charbon.		Sydney.
30. Trial, c. Collier, pommes de terre.		Sydney.
— Jessie, c. Mac Pharson, moutons.		Cap Breton.
Octobre.		
1 <sup>er</sup> . Garland, c. Mac Donald, pommes de terre.		Prince-Edouard.
— Jane-Hamet, c. Learvesth, pommes de terre.		Prince-Edouard.
— Isabella, c. Augustin, bois de construction.		Prince-Edouard.
— Florina, c. Rose, charbon.		Sydney.
2. Harmony, c. Mac Pharson, bestiaux.		Sydney.
— Litac, c. Buffett, div. march.		Boston.
— John-Bull, c. Boudrot, briques et charbon.		Boston.
7. Highlander, c. White, bestiaux.		Cap Breton.
— Conservative, c. mouton.		Cap Breton.
— Mary-Elisabeth, c. King, charbon, farine et briques.		Boston.
— Craveller, c. Larglois, briques et foin.		Castine.
— Hodgson, c. Mac Vane, div. march.		Boston.

Septembre.	SORTIES	ALLANT A
22. Charlotte, c. Joseph Leblanc, lest.		Langean.
— Mary-Girvan, c. Bell, lest.		Sydney.
23. Confort, c. Howlet, lest.		Sydney.
— Sea Breeze, c. Mac Pharson, lest.		Sydney.
25. Belle-of-Rome, c. Boudrot, lest.		Sydney.
— Heel-Wingt, c. Bennett, lest.		Fortune-Bay.
30. Enoch, c. Mac Leod, lest.		Sainte-Anne.
— Valetta, c. Morrau, lest.		Prince-Edouard.
Octobre.		
1 <sup>er</sup> . Britannia, c. Ring, lest.		Sydney.
— Floride, c. Choignard, lest.		Sydney.
— Trial, c. Collier, lest.		Fortune-Bay.
— Evangeline, c. Forward, lest.		Prince-Edouard.
2. Harmony, c. Mac Pharson, lest.		Sydney.
— Garland, c. Mac Donald, lest.		Baie de Fortune.
3. Arcola, c. Doyle, lest.		cap Breton.
5. Trojan, c. Asa Rext, lest.		Sydney.
7. Litac, c. Buffett, lest.		Fortune-Bay.
— Jessie, c. Mac Farson, lest.		Badecq.

Les mouvements du port diminuent chaque jour. Les entrées comme les sorties deviennent de plus en plus rares. La campagne de pêche est terminée. Les goélettes locales désarment et les navires métropolitains sont presque tous partis pour la France, la plupart complètement chargés, car la pêche de la morue est loin d'avoir été fructueuse cette année et ses tristes résultats font redouter bien des misères pour cet hiver, soit dans la colonie, soit dans les ports où tant de familles, comme aux îles Saint-Pierre et Miquelon, ne vivent que de cette industrie.

Les exportations de morue pendant les 9 premiers mois de l'année ont été :

En morue sèche de	5,338,564 k.
En morue verte de	7,443,184 k.

Inférieures en morue sèche de 1,255,510 k.  
Supérieures en morue verte de 847,110 k.  
aux exportations des mêmes mois de l'année 1867.

Voir le tableau de douanes publié dans le présent numéro, partie officielle.

## ANNONCES & AVIS

### AVIS.

Le Notaire soussigné, invite les créanciers du sieur TELLECHIA

(François), à se présenter en son étude, dans le plus bref délai, et à lui faire connaître le montant et les causes de leurs créances contre ledit sieur TELLECHIA.

Saint-Pierre, le 6 octobre 1868.

Le Notaire,  
C. SALOMON.

## VENTE

SUR

## SAISIE IMMOBILIÈRE

Il sera procédé le 19 octobre 1868, à une heure après-midi, en l'audience des criées du tribunal civil de cette colonie, séant au palais de justice à Saint-Pierre, à l'adjudication au plus offrant et dernier enchérisseur : 1° d'une maison d'habitation avec le terrain en dépendant; bornée au nord par Victor Eugène, au sud par Pierre Laralde, à l'est par la route de Gueydon et à l'ouest par Emile Coste;

2° Une autre propriété sise à Saint-Pierre, consistant en grèves, jardins et magasins; bornée au nord par la concession Lemuet, au sud par celles Bertaut et veuve Hacala, ou ayants cause, encore de sud à la veuve Couillard et à l'ouest par la route de Gueydon.

Ces immeubles ont été saisis à la requête de M. Jean-Martin Goyette, armateur, demeurant à Bayonne, Chevalier de la Légion d'honneur, et de dame Marianne Lafitte, son épouse, sans profession, dûment autorisée, demeurant avec lui, sur le sieur Alphonse Lemetayer et la dame Marie Coste, son épouse, propriétaires, demeurant en cette île, par procès-verbal du 22 juillet dernier, du ministère de Barnay, huissier à St-Pierre, visé le 24 dudit mois, par l'Ordonnateur, faisant fonctions de Maire à Saint-Pierre, transcrit après dénonciation au bureau des hypothèques de cette colonie, le 26 dudit mois, vol. 4, n° 27 et 28.

Ladite adjudication aura lieu sur la mise à prix fixée à 15,000 francs.

Si cette mise à prix n'est pas couverte, les immeubles susdésignés seront mis aux enchères par lots séparés, sur les mises à prix de :

- 1° La maison et le terrain en dépendant, ci. . . . . 3,000 fr.
- 2° Le terrain en nature de jardin. . . . . 2,000 fr.
- 3° La grève et les magasins.. 10,000 fr.

Saint-Pierre, le 26 septembre 1868.

Pour extrait conforme :

Le Greffier,  
F. ANTHOINE.

2—3

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

*Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 23 septembre au 6 octobre 1868.*

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION  du VENT.	FORCE  du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL  DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
23	765	764	13 5	14 5	15 0	13 0	S.-E.	Bonne brise.	Très-nuageux.	—
24	763	762	14 5	16 0	16 0	14 5	S.	Fraîcheur.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
25	763	762	16 0	14 5	16 0	14 0	S.-S.-O.	Idem.	Très-nuageux.	—
26	761	759	15 5	16 5	17 0	14 5	S.-O.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Brume toute la journée.
27	765	766	11 0	12 8	13 0	10 0	N.-N.-E	Idem.	Peu nuageux.	Aurore le soir.
28	762	759	12 5	15 5	16 5	11 0	S.-E.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Br. à 6 heures du matin et à 9 heures du soir.
29	753	752	16 5	16 5	17 5	13 5	S.-O.	Fraîcheur.	Idem.	Brume et pluie toute la journée.
30	755	758	12 0	12 5	13 0	9 0	N.-O.	Bonne brise.	Très-nuageux.	Pl. dans la journée. — Aurore le soir.
1	760	762	14 0	10 5	14 0	9 0	N.-O.	Jolie brise.	Idem.	—
2	768	767	10 5	9 5	12 0	6 5	N.-O.-O.	Petite Brise.	Nuageux.	—
3	763	761	10 5	9 5	11 0	7 0	O.-N.-E.	Fraîcheur	Idem.	—
4	761	761	8 5	8 5	9 5	6 0	N.	Jolie brise.	Idem.	Ciel pur à 9 heures du soir.
5	762	761	10 0	11 0	12 0	9 0	S.-O.	Idem.	Très-Nuageux.	—
6	738	745	12 5	14 5	15 0	12 0	O.	Forte brise.	Idem.	Plue dans la matinée.