

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 47.

JEUDI 19 NOVEMBRE 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

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

PARTIE OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — (7<sup>e</sup> direction: Comptabilité générale; 4<sup>e</sup> bureau: Comptabilité des matières). — *Au sujet des recensements à opérer dans les dépôts de matériel du service marine.*  
Paris, le 9 septembre 1868.

Messieurs, une circulaire du 2 novembre 1865, insérée au *Bulletin officiel*, page 263, a prescrit aux gouverneurs et commandants des colonies de faire procéder, aussi souvent que les circonstances le permettront, à des recensements du matériel du service *Marine* existant dans les dépôts établis hors du territoire continental.

Le but que cette prescription avait en vue ne serait pas atteint si les administrations coloniales se bornaient, ainsi que cela a généralement eu lieu jusqu'ici, à opérer ces vérifications en fin d'année ou lors des changements de comptables. Il importe que, pendant tout le cours de l'année et à des époques indéterminées, il soit procédé, avec le concours du contrôle colonial, à des recensements *inopinés* portant sur telle ou telle partie de l'approvisionnement et principalement sur les matières qui, en raison de leur nature ou de leur valeur, appellent plus particulièrement la surveillance.

Je vous invite à donner des ordres pour que l'on entre à l'avenir dans la voie que je viens d'indiquer. Il doit d'ailleurs être entendu que les procès-verbaux, constatant les résultats de ces recensements partiels me seront successivement transmis, accompagnés des pièces mentionnées dans la circulaire précitée du 2 novembre 1865.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,  
Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — Direction de l'artillerie: 1<sup>er</sup> bureau, 1<sup>re</sup> section. — *Renvoi dans leurs foyers, en congé renouvelable, des militaires du régiment d'artillerie de la marine, appartenant à la classe 1863.*  
Paris, le 6 octobre 1868.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai décidé le renvoi dans leurs foyers, en congé renouvelable, des militaires du régiment d'artillerie de la marine libérables en 1870; il aura lieu immédiatement.

Seront exceptés de cette mesure:

1<sup>o</sup> Les militaires liés au service dans les conditions de la loi du 26 avril 1855 et 24 février 1860;

2<sup>o</sup> Ceux qui déclareraient être dans l'intention de se rengager;

3<sup>o</sup> Ceux qui demanderaient à terminer au corps leur temps de service.

Les sous-officiers et caporaux qui seront congédiés provisoirement en vertu de la présente circulaire seront remplacés dans leurs grades.

Les nécessités du service ne me permettent pas d'étendre, quant à présent, cette mesure aux compagnies d'ouvriers.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de ces dispositions.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre Secrétaire d'Etat de la marine et des colonies,  
Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

Par ampliation:

Le Général de division, Directeur de l'Artillerie.  
Signé: FRÉBAULT.

ARRÊTÉ portant émission de traites en remboursement d'avances au service *Marine*.

Saint-Pierre, le 10 novembre 1868.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'ordonnance du 13 mai 1838;  
Vu l'arrêté du 2 avril 1868;

Attendu qu'il résulte du bordereau récapitulatif des mandats payés pendant le mois d'octobre 1868 que la Caisse coloniale a avancé au service *Marine* pour le compte de l'exercice 1868, une somme de quarante-deux mille cent quatre-vingt-treize francs, cinquante-quatre centimes, qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'Ordonnateur,  
AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Article 1<sup>er</sup>. Le Trésorier-Payeur de la colonie est autorisé à tirer pour le compte de l'Agent comptable des traites de la marine, sur le Caissier central du Trésor public à Paris, des traites à 30 jours de vue jusqu'à concurrence de la somme de quarante-deux mille cent quatre-vingt-treize francs, cinquante-quatre centimes, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service *Marine* pendant le mois d'octobre 1868, au compte de l'exercice 1868, et qui se répartissent de la manière suivante; SAVOIR:

Chapitre 4. . . . .	17,909 fr. 80
— 5. . . . .	2,981 80
— 6. . . . .	236 67
— 8. . . . .	2,499 92
— 9. . . . .	14,184 51
— 10. . . . .	436 01
— 11. . . . .	1,822 81
— 14. . . . .	12 00
— 18. . . . .	2,110 02
TOTAL. . . . .	42,193 fr. 54

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera, et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 10 novembre 1868.

Le Commandant p. i.  
A. LE CLOS.  
Par le Commandant p. i.  
L'Ordonnateur, p. i.,  
D'HEUREUX.

Par décision du Commandant en date du 15 novembre 1868, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, le gendarme Lemaire (Jean-Pierre), a été désigné pour remplir cumulativement l'emploi de préposé des douanes, en remplacement du gendarme Muenier.

Par décision du Commandant, en date du même jour, le garde-maritime Guilbeau (Alfred), a été désigné pour remplir cumulativement les fonctions de préposé des douanes en remplacement du gendarme Auboin.

Par ordre de l'Ordonnateur en date du 14 du courant, M. Nielly (Charles), écrivain de la marine, employé au détail de l'Inscription maritime, a été destiné à continuer ses services, au bureau du garde-magasin des subsistances et approvisionnements de la marine.

INSCRIPTION MARITIME.

Un navire épave est venu s'échouer, le 7 novembre courant, à Langlade. Ce bâtiment est presque totalement incendié et il ne reste que la carcasse. Son chargement se compose de merrains et de blocs de chêne; ces derniers objets en bon état. L'administration de la marine s'occupe du sauvetage.

Il a été trouvé, au cap de Miquelon, un morceau de bois paraissant provenir de l'arrière d'une goëlette et portant l'indication *Sisters*. Cette planchette semble avoir été détachée plutôt par l'usure des vis qui l'attachaient à l'embarcation qu'arrachée par un coup de mer.

Le public est prévenu que le plan cadastral de Saint-Pierre, dressé en vue du nouvel alignement des rues de la ville prescrit par l'arrêté du 20 septembre 1867, est déposé au bureau du Conducteur, Chef du service des ponts et chaussées, rue Boursaint, où, pendant 15 jours, à compter du 12 du courant, de 9 heures à midi et de 1 heure à





4 heures du soir, les intéressés sont admis à examiner et à écrire sur le registre *ad hoc* qui leur sera présenté, telles observations ou réclamations qu'ils jugeront utiles.

Un tombereau de la Direction des Ponts et Chaussées desservira tous les mardis, jeudis et samedis à partir du mardi, 24 du courant, et jusqu'à nouvel ordre, les rues de la ville pour l'enlèvement des immondices.

L'administration invite, en conséquence, les propriétaires ou locataires des maisons, à profiter du passage de ce tombereau qui sera annoncé par une sonnerie bruyante, pour se débarrasser des immondices, cendres, débris de paille, copeaux, etc., qu'il leur est interdit de jeter sur la voie publique par l'arrêté du 21 février 1851, sur la police municipale de Saint-Pierre.

Ces immondices ne devront sortir des maisons qu'au moment du passage du tombereau dans la rue desservie, pour être immédiatement enlevées et emportées par lui.

#### ADJUDICATION PUBLIQUE

*De la somme de 50,000 francs en traites émises par le Trésorier-Payeur, sur le Trésor public, à Paris, en remboursement d'avances au service Marine par la caisse locale.*

L'adjudication aura lieu le mercredi 25 du courant, à 2 heures de l'après-midi, dans le cabinet et par les soins de l'Odonnateur, assisté de qui de droit.

### PARTIE NON OFFICIELLE

#### SOCIÉTÉ CENTRALE

DE

#### SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

Constituée sous la haute protection de S. M. l'Impératrice,

*Dans le but d'établir sur toutes les côtes de France et d'Algérie des moyens efficaces de secourir les victimes des sinistres maritimes.*

SIÈGE SOCIAL RUE DU BAG, 53

**Les offrandes sont reçues à St-Pierre au Trésor colonial.**

#### SOUSCRIPTIONS

*Recueillies aux îles Saint-Pierre et Miquelon.*

(Suite. — Voir les n. 22, 23 et 24 de la FEUILLE OFFICIELLE, année 1866 et 12 novembre 1868).

Souscripteurs : Telletchea, armateur, 33 fr.; Fouace, cap. de la *Léonie*, 4 fr.; Yvon, pilote, 25 c.; d<sup>lle</sup> Banet, propriétaire, 1 fr.; d<sup>me</sup> Richeux, id. 5 fr.; Gras, chirurgien de la marine, 20 fr.; Bruguille, curé de Miquelon, 15 fr.; Delonges, écrivain de la marine, 10 fr.; Briant, commerçant, 10 fr.; Bry, représentant de la C<sup>ie</sup> G<sup>le</sup> 5 f.; Mars, commis, id. 1 f.; d<sup>lle</sup> Vigneaux (Aline), 1 fr.; d<sup>lle</sup> Vigneaux (Gracieuse), 1 fr.; d<sup>me</sup> Gaspard, 1 fr.; Petitpas, pêcheur, 1 fr.; Autin, fermier, 5 fr.; Vigneaux, pêcheur, 5 fr.; d<sup>lle</sup> Ilharreguy (Françoise), 50 c.; Coste (Edouard), armateur, 5 fr.; Cormier, pêcheur, 2 fr.; Coste (Benjamin), id. 3 fr. 35 c.; Leborgne, id. 2 fr.; Girardin, id. 5 fr.; Dion, brigadier de gendarmerie, 5 fr.; Serres, gendarme, 2 fr. 50 c.; Saseo, garde-magasin, 2 fr.; v<sup>e</sup> Vigneaux (Théodore), 5 fr.; Gaspard, pêcheur, 5 fr.; Vigneau (Raymond), 1 fr.; Desmattes, boulanger, 1 fr.; Orsiny, armateur, 5 fr.; Borotra, pêcheur, 3 fr.; Rio (Auguste), marchand, 4 fr.; d<sup>me</sup> Rio, 1 fr.; Guyon, pêcheur, 4 fr.; Briand (François), 5 fr.; Guyon (Hyppolite), marin, 5 fr.; Briand (François) père, 5 fr.; Gélos, armateur, 10 f.; Ourquisson, pêcheur, 3 fr.; Etcheverry (Thomas), id. 20 c.; Lecaroz, id. 3 fr.; d<sup>me</sup> Vigneau (Joseph), 1 fr.; v<sup>e</sup> Carlang, 50 c.; Coste (Benjamin), pêcheur, 5 fr.; Lottin, aubergiste, 5 fr.; Vigneaux (Xavier), pêcheur, 1 fr. 50 c.; Lottin (Dominique), id. 2 fr. 70;

Maloizel, forgeron, 2 fr.; Follin, pêcheur, 2 fr.; Latri, id. 2 fr.; Mouton (Désiré), marchand, 2 fr.; Mouton (Eugène), pêcheur, 5 fr.; demoiselle Poirier (Henriette), 1 franc; Compagnie générale transatlantique (succursale), 10 francs; Guillot, pêcheur, 2 fr.; Méheux, id. 1 fr.; Urdanabia, id. 50 c.; Gaspard, id. 1 fr.; Cormier (Bénony), id. 1 fr.; Cormier (Théophile), armateur, 3 fr. 50 c.; Bizeuil, pêcheur, 5 fr.; Capandéguy (Jacques), id. 5 fr.; Lissage, id. 1 fr. 50 c.; Capandéguy (Michel), id. 1 fr.; Richard, id. 1 fr.; Apestéguy, boulanger, 5 fr.; Leborgne, pêcheur, 2 fr.; Richard, id. 1 fr.; Michel, id. 5 fr.; Girardin (Hyppolite), 5 fr.; demoiselle Madionnet, 1 fr.; Girardin (Joseph), pêcheur, 2 fr.; Vigneau (Joseph), id. 1 fr.; Briand (Charles), id. 3 fr.; sœurs institutrices de St-Joseph de Cluny à Miquelon, 5 f.; v<sup>e</sup> Orsiny, 1 fr.; Lucas, pêcheur, 1 fr.; Disnard, boulanger, 10 fr.; Autin, fermier, 5 fr.; frères de l'institution de Ploërmel, 5 fr.; v<sup>e</sup> Poirier, 1 fr.; Chapelain (Louis), 1 fr.; Barthélemy (Louis), 2 f. 50.; les graviers de la maison Briand (Victor), 70 c.; Detcheverry (Alfred), pêcheur, 5 fr.; Ollivier, fermier, 5 fr. 40 c.; Poirier (Alexis), pêcheur, 1 fr.; Cantaloup, gendarme, 2 fr. 50 c.; Vierfond, id. 2 fr. 50 c.; Oiarbidet, pêcheur, 1 fr.; Goyeneth, id. 2 fr.; Barrioux, id. 1 fr.; Allono, id. 1 fr.; Hiri-goyen, id. 1 fr.; Lavour, id. 1 fr.; Hautéguy, id. 1 fr.; Ohiarbidet, id. 1 fr.; Jouanne, id. 2 fr.; Lubigaraye, id. 1 fr.; Pouetche, 2 fr.; Roblot (Joseph), fermier, 2 fr.; Roblot (Victor), pêcheur, 2 fr.; Hiri-bouroux id. 5 fr.; Gassot, charpentier, 5 fr.; Etche-verry (François), pêcheur, 1 fr.; Bibard, propriétaire, 5 fr.; Ohiarbidet, pêcheur, 1 fr.; Sainpair, domestique, 2 fr.; Suzanne, pêcheur, 1 fr.; Lamunth, fermier, 1 fr.; Doyenard, pêcheur, 50 c.; Lafargue, id. 50 c.; Sansionat, id. 1 fr.; Salmon, id. 2 fr.; Fillâtre, fermier, 50 c.; Le Thérézien, pêcheur, 50 c.; Diracabal, id. 2 fr.; Bugault, id. 5 fr.; Quémart, fermier, 2 fr.; Ollivier, id. 5 fr.

Montant des souscriptions recueillies jusqu'à ce jour aux îles Saint-Pierre et Miquelon. 2,722 fr. 10

— Le *Jean-Bart*, vaisseau école d'application des aspirants de 2<sup>e</sup> classe de la marine a quitté Brest, le 10 octobre, pour entreprendre sa campagne annuelle de navigation dans l'Océan atlantique. Son itinéraire est à peu près le même que celui de l'année dernière. Il touchera d'abord à Ténériffe, puis à Gorée, à la Praya (îles du Cap-Vert), à Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo, au cap de Bonne-Espérance, à l'île Sainte-Hélène, aux Antilles, aux États-Unis, à la Nouvelle-Ecosse et à Terre-Neuve. Il reviendra à Brest, vers le 10 août de l'année prochaine, en passant par Lisbonne. (Union des Deux-Villes).

— Nous lisons dans le *Moniteur universel* du 12 octobre 1868 :

Nous recevons de Londres des renseignements très-intéressants sur le *rocket apparatus for saving life at sea*, ou système de sauvetage en mer, dit à fusée. Les naufrages de ces derniers temps en ayant pleinement justifié l'heureux emploi sur les côtes d'Angleterre nos lecteurs nous sauront gré de leur faire connaître cet important engin de sauvetage.

L'appareil n'est point entièrement inconnu en France. Son inventeur, sir William Congreve, l'a présenté à plusieurs ports de mer français, et enfin le ministère de la marine doit en posséder un modèle qui fut donné en 1836 par M. Pritchard, de Londres.

Cependant il est bien certain que non-seulement nos marins n'en connaissent pas la manœuvre, mais qu'ils ignorent même que c'est à peu près le seul système de sauvetage employé sur les côtes anglaises pour les vaisseaux échoués ou engagés sur des récifs.

Ce fait n'est que trop attesté par les douloureux résultats qu'il a eus, comme l'a fort judicieusement observé le *Daily Telegraph* dans l'article qui nous a inspiré les recherches que nous avons fait faire, et que le *Board of Trade* nous a mis à même de compléter.

« Vendredi dernier, disait ce journal, le 1<sup>er</sup> octobre, un petit sloop français chargé de charbon fut jeté à la côte à Jury's Gap, près Rye. Les gardes furent bientôt sur les lieux. Trois fois ils lancèrent leurs fusées et trois fois ils réussirent à établir une communication entre le navire et le rivage; mais l'équipage, ignorant ce qu'il avait à faire de la corde,

négligea le moyen de salut qui lui était offert. Les garde-côtes persistèrent, et enfin l'idée vint aux naufragés d'attacher cette corde à leur bateau; ils ne purent le faire sans tirer, la manœuvre suivit, et en peu de temps ils furent, les uns après les autres, déposés sains et saufs sur le rivage. Quelques minutes plus tard, le sloop s'entrouvrait et s'abîmait dans la mer, sous les yeux de son équipage.

« On sait, du reste, qu'en beaucoup d'autres occasions, des marins français ont maintes fois péri sur nos côtes, faute de connaître notre système à fusée. Il serait très-facile de remédier à cet état de choses; que l'amirauté ou le Board of Trade en envoie une description et des dessins au ministre de la marine qui le rendra aussi familier dans son pays qu'il l'est chez nous.

Le *rocket apparatus* est, comme son nom l'indique, une simple fusée qu'on lance dans la direction du navire échoué, en lui faisant décrire une parabole qui lui permet de tomber un peu au delà des naufragés. La tige de la fusée traîne avec elle un filin non point formé de torons, mais de quelques fils et du diamètre d'une ficelle ordinaire. Le filin se termine par un grelin qui traîne avec lui une poulie double et un système de cordes qui permet aux hommes de la côte de faire arriver des bouées sur le navire et de les ramener quand elles sont chargées.

Toute cette manœuvre se fait fort aisément quand l'équipage du navire naufragé connaît l'instrument; mais, en dehors de la marine anglaise, fort peu de marins la connaissent, et c'est une grande raison pour ne point craindre d'en donner une description trop détaillée.

Aussitôt qu'un navire en détresse est signalé, l'appareil, qui est toujours placé d'avance sur une voiture spéciale, est immédiatement transporté sur la côte. Ce voyage se fait très-rapidement.

Le règlement du Board of Trade spécifie que les chefs du service des côtes doivent toujours avoir des contrats passés avec des fermiers du rivage pour en obtenir les chevaux nécessaires, et au besoin ils peuvent les mettre en réquisition.

Aussitôt arrivés en face du navire et sur le terrain le plus propice, ils déposent à terre une ancre qui n'a qu'une seule palme et que l'on enfonce dans la terre, des grelins, des cordages et des poulies, une boîte rectangulaire où est contenu le filin, enfin les fusées et le mortier.

Ce mortier est une petite caisse ouverte et formée de trois planchettes de bois. Il est supporté sur trois tiges de bois réunies au sommet, comme les appuis dont se servent les géomètres pour soutenir leur niveau. Il pivote sur le centre de manière à pouvoir lui donner avec le sol une obliquité qui varie suivant l'éloignement du navire.

La fusée est placée dans le mortier. Elle est en fer, longue de 15 pouces environ et pèse de 10 à 12 kilos. Le filin est attaché à la tige de la fusée et à deux places différentes, au cas où il viendrait à se brûler.

La boîte au filin est immédiatement derrière la fusée. Le filin y est déposé de manière qu'il se déroule facilement et n'arrête jamais la fusée dans sa trajectoire.

Ces préparatifs se font en moins de temps que nous ne mettons à les indiquer. Les garde-côtes sont exercés fréquemment à cette manœuvre, qui a sa théorie réglementée comme le service d'une pompe à feu ou d'une pièce d'artillerie.

Pendant la manœuvre, deux garde-côtes sont occupés à faire des signaux aux navires. Le jour, on agite un drapeau rouge; la nuit, le signal consiste à faire paraître et disparaître alternativement une lumière rouge très-brillante, ou, lorsque la nuit est fort sombre, à lancer des fusées à étoiles rouges et blanches.

Quand on a acquis la certitude que l'on a



été remarqué, et il n'est aucun équipage qui ne puisse répondre à des signaux de terre, on lance la fusée.

Il est rare que le pointeur manque son but. La fusée passe presque toujours au-dessus des mâts et va tomber de l'autre côté du bâtiment, en laissant le filin sur le pont.

Mais si l'équipage ignore l'usage de cette corde, ou s'il la néglige et la laisse couler à la mer, ou s'il vient à s'en emparer il la tire précipitamment à lui avant que l'on ait pu fixer le grelin et prendre enfin toutes les autres précautions nécessaires.

L'équipage doit au contraire signaler aux hommes de la côte qu'il est maître du filin et attendre qu'on lui signale l'ordre de heler.

On l'en informe en ajoutant un drapeau rouge, ou en faisant paraître une lumière rouge, ou en lançant des fusées à étoiles rouges et blanches, selon l'heure ou l'état de l'atmosphère.

En tirant alors le filin, les naufragés amènent à eux le grelin, puis une poulie double où est enroulée une corde dont les deux extrémités sont à la côte.

A ce moment, l'équipage peut se considérer comme sauvé, et il n'a plus qu'à suivre les indications qui lui sont données.

En effet, à la poulie se trouve une planchette portant cette instruction écrite en français et en anglais :

« Frappez la poulie le plus haut possible sur le bas-mât ou à l'endroit le plus favorable si les bas-mâts sont perdus. Détachez la ligne, voyez que la corde coure facilement dans la poulie, et faites signal au rivage. »

Aussitôt ce signal donné, les hommes de la côte signalent de heler, et l'équipage attire à lui une aussière qui porte aussi une seconde instruction ainsi conçue :

« Amarrez cette aussière à deux pieds environ au-dessus de la poulie. Voyez que rien n'engage et que la corde coure facilement dans la poulie, puis faites signal au rivage. »

C'est le moment décisif, c'est aussi celui des angoisses.

J'ai vu, dit un officier longtemps attaché à ce service, la plage couverte de témoins dont plusieurs comptaient un frère ou un mari ou un fils parmi ceux que nous disputions à la mer. A ce moment décisif de la lutte, tout ce peuple se tenait immobile, l'œil fixe, le cou tendu, respirant à peine. On n'entendait point d'autre bruit que celui des vagues. »

Les aussières sont fortement fixées à l'ancre. Quatre hommes tiennent les cordes qui courent sur la poulie. On y engage une bouée soutenue par des cordes et une poulie, et, à un commandement donné, la bouée glisse sur les cordages.

Le navire signale qu'il a reçu son chargement, et un moment après on voit glisser sur les cordes un homme assez solidement engagé dans la bouée pour se rire des vagues qui mugissent à quelques pieds au-dessous de lui.

La bouée repart et accomplit ce voyage jusqu'à ce que tous les naufragés soient déposés à terre (1).

Tel est le *rocket apparatus*, le système de sauvetage employé généralement sur ces côtes anglaises aussi fréquentées par les ouragans que par les navires.

Ce service est sous la surveillance spéciale du Board of Trade et de l'amirauté. Les hommes qui y sont attachés, leurs appareils, sont soumis à un règlement et à un contrôle dont l'exactitude sévère est une haute garantie pour les naufragés.

(1) Sir William Congreve est aussi l'inventeur d'un semblable appareil, qui, contrairement à celui que nous décrivons, est destiné à travailler sur le navire même, et à le mettre en communication avec la côte. L'inventeur en remit un spécimen au ministère de la marine; mais l'appareil fut trouvé peu efficace. Il a été depuis perfectionné par M. Pritchard, de Londres, qui a trouvé le moyen de lancer sur la côte un harpon dont les dents se fixent au sol et permettent à l'équipage de travailler seul à son sauvetage.

Le *rocket apparatus* a rendu d'immenses services, il en rend tous les jours. Il ne s'est montré inefficace que lorsque l'ignorance de l'équipage en détresse en a paralysé l'effet. Mais il n'est que trop vrai que cette ignorance se présente souvent, et qu'elle a causé la mort de beaucoup de marins français.

## ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

### MER DES ANTILLES.

*Rocher près de la côte Est de l'île Trinidad.*

Le capitaine Gilbert, du bateau à vapeur le *Darien*, allant de Cayenne à la Martinique, a aperçu un rocher fort dangereux situé sur la route ordinaire des paquebots qui attèrissent sur l'île Trinidad; c'est probablement la roche portée douteuse sur les cartes, à 21 milles environ dans l'Est de l'île Trinidad. Voici un extrait du rapport de cet officier :

« Le 6 juin 1868, à 11 heures du matin, gouvernant au N. 42° O. (*vrai*) pour passer à 6 milles environ de la pointe de la Galère, que l'on voyait dans le moment, j'aperçus à un quart par bâbord devant et à 100 mètres de distance des brisants assez forts; je fis venir sur tribord en grand, et, en décrivant ce tour, le *Darien* passa à 20 mètres environ d'une roche formant un plateau de 10 mètres de surface découvrant de 1<sup>m</sup>50 à 2 mètres au mouvement de la lame, et sur lequel on voyait deux petites têtes placées E. et O. et à 4 ou 5 mètres l'une de l'autre. Ce rocher est évidemment très-accore, si l'on en juge par la distance à laquelle le *Darien* en a passé, et il couvre probablement dans les grandes marées : car au jour et à l'heure où je l'aperçus nous étions au moment d'une marée très-basse des syzygies, et je ne pouvais le distinguer que lorsque la lame se retirait après avoir brisé dessus. Il y avait autour du rocher des remous de courants très-prononcés, et la mer avait changé de couleur, ce qui peut faire supposer qu'il se trouve sur un plateau formant un petit banc.

« Dès que je n'eus plus rien à craindre pour la sécurité du navire, je fis stopper pour déterminer exactement la position de ce danger. Etant presque à toucher le rocher, on a relevé : pointe de la Galère au N. 42° O. (*vrai*); montagne Labranche au S. 83° O. (*vrai*). Avec ces relèvements, la hauteur méridienne et des séries prises à 9 heures du matin, j'ai trouvé pour la position du rocher, 10° 35' N., 62° 58' O.

« Signé : P. GILBERT, capitaine, E. BIRLÉ, 2<sup>e</sup> lieutenant. »

Voir les cartes françaises nos 355, 1032, 1621, et l'instruction n° 351, page 39.

### MER DE CHINE.

*Rochers près de la côte Est de Chine.*

Le commandant J. W. Reed, chargé de l'hydrographie des mers de Chine, signale les dangers ci-après, qu'il a reconnus dans les environs d'Amoy :

*Récif Banterer.* — Un plateau de roches dangereux, ayant environ 1/4 de mille de diamètre, git au N. E. q. E., à 6 câbles 1/2 de la pointe Chin-ha, et à 2 milles 3/4 au S. 2° 50' O. de la partie S. E. de Wou-sen. Le rocher le plus élevé découvre de 1<sup>m</sup>83 à marée basse, et entre le récif et la pointe Chin-ha il y a un canal avec 9 à 11 mètres de fond; on passe au S. E. de ce danger en tenant l'île Notch ou le cap Table, ouvert juste de la pointe Ghin-ha, et on en passe à l'Est en tenant l'extrémité Est de l'île Wou-sen au N. 5° 30' O.

*Bancs du Mérope.* — Le Mérope du Nord est formé par des rochers pointus, dont le plus élevé découvre de 2<sup>m</sup>4 à marée basse; il y a de grands fonds entre eux, et ils gisent à 8 milles 1/4 dans l'O. q. N. O. de l'île Chapel. Son bord Est reste au N. E. de l'île Lamtia.

La côte, depuis la pointe Cork, pointe N. de la baie Red, court au N. 40° E. pendant 18 milles 1/2 jusqu'à la pointe Chin-ha. Un récif s'étend à 1/2 mille de la pointe Cork, et une chaîne de rochers, qui découvre à mer basse, borde les côtés Sud et Est de la pointe House-hill, s'étendant à 1 câble de la terre. C'est sur ce récif que s'est perdu le *Nippon*, récemment.

Un récif de roches dangereux s'étend de la même pointe à 3/4 de mille dans le S. S. O. A mer basse, ce récif paraît former trois têtes séparées de rochers qui découvrent, la plus Nord étant à fleur d'eau de haute mer. La pointe House-hill, est l'extrémité Sud d'un petit îlot réuni au mont House à marée basse; le mont House est bas avec une ruine au sommet, et il reste au N. 62° O. de l'île Lamtia. Un petit bras de mer s'enfonce pendant une certaine distance, en dedans du mont House, et son entrée est barrée par un banc de sable qui découvre dans quelques endroits à marée basse.

*Iles Lamtia et Notch.* — L'île Lamtia, qui reste à 9 milles au N. E. de la pointe Cork, est de formation basaltique, et son côté Sud s'élève brusquement de la mer. Un récif s'étend à 5 câbles au N. O. q. N. de l'île. L'île Notch est de même formation, et reste à 3 milles au N. q. N. O. de Lamtia; un éperon rocheux s'en détache, et s'étend à 1/4 de mille au S. q. S. E. et également à 1 câble 1/2 au N. O. q. O.

*Rocher Harbour.* — Un rocher dangereux gît au mouillage du port intérieur d'Amoy; il n'y a que 2<sup>m</sup>7 d'eau dessus à mer basse, et 11 à 13 mètres entre lui et la côte. Etant sur ce danger, on relève le sommet de l'île Dock au N. 41° 45' E., à 1 câble 1/2, et la pagode de l'île Monkey au N. 48° O., à 7 câbles 1/4.

Voyez les plans nos 2238, 2236, et l'instruction n° 373, pages 141 à 145.

### DÉTROIT DE MAGELLAN (Partie Ouest).

*Relèvements vrais. Variation : 22° 5' N. E. en 1868.*

Le capitaine Richard C. Mayne, commandant le navire hydrographe le *Nassau*, 1868, après avoir signalé les avantages de la baie Sholl, dont la position est facile à reconnaître au cap Phillip et au pic S<sup>te</sup>-Anne, qui s'élève de 457 mètres au dessus du milieu de la baie, ajoute : « A 3/4 de mille environ dans l'Est de la pointe Sud de la baie, il y a un petit îlot (rocher Flat) qui s'élève de 1<sup>m</sup>52 au-dessus des grandes marées des syzygies, et qu'on ne peut voir que lorsqu'il se détache du cap Phillip; comme les mauvais fonds s'étendent à plus de 1 mille au Sud de ce caillou, il faut avoir la précaution de le voir avant d'approcher la terre de trop près. En outre, au N. du rocher Flat et à 4 ou 5 câbles de distance, il y a deux rochers détachés qui sont juste à fleur d'eau de haute mer, avec de mauvais fonds, à 1/2 au-delà dans le Nord. »

On devra conséquemment laisser le rocher Flat au S. O. (en en passant à 1 mille 1/4 au moins) et gouverner sur un groupe de petits îlots rocheux situés à l'Est de la pointe Robert, pointe Nord de la baie, jusqu'à ce qu'on en soit à moins de 1/2 mille, moment où on verra bien l'îlot Moss, le plus grand dans l'Ouest de la pointe Robert. Tenez-vous alors près et le long de la côte de l'îlot Moss jusqu'à ce que son extrémité Ouest reste au N. 61° E. à 1 câble 1/2; vous serez alors au meilleur endroit pour mouiller. Un petit navire pourra toutefois aller plus en dedans en évitant les goémons. (29 juin 1868).

Voyez la carte n° 877; l'instruction n° 364, page 117.

A. LE GRAS.

Capitaine de frégate.



182

Propriété Publique

TERritoires de SAINT-PIERRE ET MIQUELON

ARCHIVES

4

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 15 novembre à 11 heures 1/2 du matin.

Par télégramme reçu de Cow-Bay, le 17 du courant, on a appris que l'Estafette a dû relâcher dans cette baie le même jour par suite de mauvais temps et de manque de charbon.

Les dépêches ont pu être dirigées à temps sur Sydney par un exprès.

VOIES DE COMMUNICATION

ENTRE

SYDNEY, HALIFAX, PORTLAND, BOSTON ET NEW-YORK

Entre Sydney et Halifax.

Les malles partent chaque jour de Sydney et d'Halifax, excepté le dimanche. Les voyageurs accompagnent les dépêches, par la voiture de poste entre Sydney et New-Glasgow et par le chemin de fer entre New-Glasgow, et Halifax.

Durée du trajet : 2 jours.

Voiture et chemin de fer. Prix : liv. 2, 10, 0 sterl. (67 fr. 50)

Ces courriers vont nuit et jour ; en sus des frais de voiture et de chemin de fer, il faut compter au moins 8 sh. (10 fr. 80 c.), pour rafraichissements et par jour, dans le trajet de Sydney à Halifax et vice versa. Si l'un de ces deux jours se trouve être un dimanche, c'est un jour de plus pour la durée du voyage.

Entre Halifax, Portland et Boston.

Départs : 2 par semaine, par voie ferrée d'Halifax à Windsor ; par bateau à vapeur de Windsor à Saint-Jean ; par bateau à vapeur de Saint-Jean à Portland, et par voie ferrée de Portland à Boston.

D'Halifax à Boston, environ quatre jours de trajet. Prix du passage (à la chambre) : d'Halifax à Portland, liv. 1, 16 0 sterl. (48 fr. 60). — D'Halifax à Boston, liv. 2 sterl. (54 fr.).

Cette voie n'est suivie que de mai jusqu'en décembre (on y renonce en hiver). En comptant l'arrêt à Windsor et à Saint-Jean, il faut au moins quatre jours pour se rendre d'Halifax à Boston. A bord des steamers qui vont à Saint-Jean, etc., on paie au moins 10 sh. sterl. (13 fr. 50) de frais pour rafraichissements, etc., par jour ; aussi le voyage d'Halifax à Boston par cette voie, revient-il à environ liv. 4 sterl. (108 fr.).

Entre Halifax, Portland et Boston.

Le steamer Carlotta, part d'Halifax pour Portland tous les mardis. Trajet : 2 jours.

Prix du passage : à Portland, liv. 1, 4, 0 st. (32 f. 40). à Boston, liv. 1, 10, 0 st. (40 f. 50).

Ce bâtiment est petit et son aménagement est tout à fait insuffisant pour les nombreux passagers qu'il prend. Ses voyages s'accomplissent cependant avec une grande régularité. Indépendamment du prix du passage, il en coûte, à bord pour la nourriture, 8 sh. sterl. par jour (10 f. 80).

Dans 18 à 20 heures on se rend de Boston à New-York par le chemin de fer pour 50 fr. environ, frais de buffet compris.

D'Halifax à New-York, directement.

Départ : un tous les 15 jours par steamer INMAN. Trajet : 3 jours.

Prix du passage, nourriture comprise : liv. 4 sterl. (108 fr.)

Le départ d'Halifax est irrégulier, étant subordonné à l'arrivée, de Liverpool, des navires à bord desquels le steamer dépose son chargement, pour ensuite se remettre en route pour New-York.

Un bateau à vapeur de la station locale des îles Saint-Pierre et Miquelon est affecté au transport des dépêches et des passagers entre Saint-Pierre et Sydney, de mai à décembre, et entre Saint-Pierre et Halifax, de janvier à avril.

Le prix du passage de Saint-Pierre à Sydney, est de :

50 fr. à la chambre ; 15 fr. sur le pont.

De Saint-Pierre à Halifax :

100 fr. à la chambre ; 30 fr. sur le pont.

Nous donnerons, dans notre prochain numéro, d'autres renseignements sur la voie anglaise d'Halifax à Liverpool, Londres et le Havre, qui est celle suivie par nos dépêches et prise de préférence jusqu'à ce jour par les passagers.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

10 novembre. — Dugué (Paul-Félix).

16 id. — Cormier (Virginie-Céline).

16 id. — Short (Fanny-Jessie).

DÉCÈS.

11 novembre. — Tréel (Aimé-Joseph), âgé de 22 mois, né à St-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

SORTIE.

L'avis à vapeur l'Estafette, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le 15 novembre 1868.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Novembre ENTRÉES VENANT DE

8. Récompense, p. Richard, charbon de terre. Sydney.

Novembre SORTIE ALLANT A

16. Emile-et-Auguste, c. Houzé, St-Martin (Ile-de-Ré).

avec 46 boucauts de morue sèche, pesant 19,352 kilog.; 51 barriques huile de morue, pesant 10,200 kilog.; 11 barriques drèche, pesant 2,200 kilog.; 2 barriques pied d'huile, pesant 400 kilog.; 27 barils hareng salé, pesant 2,700 kilog.; 16 barils rogues de morue, pesant 1,600 kil.; 304 douvelles et 1 boucaut vieux cordage, pesant 137 kilog., ch. par MM. Comolet frères et les fils de l'ainé, de Cette; 10,000 kilog. morue sèche, ch. par M. G. Gautier, de Saint-Pierre; 13,950 kilog. morue sèche, 1,200 merrains en chêne, ch. par M<sup>e</sup> v<sup>e</sup> F. Cordon de Saint-Pierre; 10 ballots cuir vert, pesant 200 kilog.; 2 barriques huile de de morue, pesant 400 kilog.; 5 barils saumon salé, pesant 649 kilog.

ch. par M. Paturel d'Aigremont de Saint-Pierre; 15,000 kilog. morue sèche, 11 fûts rogues de morue, pesant 1,400 kilog.; 1 baril morue sèche, pesant 54 kilog.; 7 barriques huile de foie de morue, pesant 1,120 kilog.; 1 caisse vieux cuir, pesant 100 kilog.; 1 caisse contenant 2 fanaux et 1 compas et 1 baril noyes de morue, pesant 76 kil., ch. par M. Y. Crassin, de Saint-Pierre.

19. Fauvette, c. Rioux, avec 137,850 kil. morue sèche, ch. par MM. M. Guibert et fils, Beust père et fils, Lemoine, V. F. Lefrançois et la C<sup>ie</sup> Gl<sup>e</sup> Transatlantique.

Marseille.

BATIMENTS ÉTRANGERS.

Novembre. ENTRÉES VENANT DE

10. Adino, c. Jahn Keays, bestiaux. Prince-Edouard.

13. Challenge, c. Leblanc, planches. Shut Harbov.

Novembre. SORTIES ALLANT A

11. Robert, c. Mac Kenzié, lest. Sydney.

— Harmony, c. Mac Kay, lest. Sydney.

17. Tempérance, c. Forgeron, lest. Sydney.

18. Margaret, c. Jane, lest. Sydney.

— Challenge, c. Pertus, lest. Sydney.

Nous avons quelques détails sur le naufrage indiqué dans notre dernière feuille. Le bâtiment échoué à Langlade, est trois mâts; tous les hauts sont brûlés; une faible portion de la cargaison a pu être sauvée par les soins des agents de l'Administration. Ce sont des mardiers en blocs. Le dernier débris de la coque a été jeté à la côte de l'Ouest, au commencement de la dune de sable, tout près de l'étang dit Nachy.

On s'est aperçu que le câble télégraphique qui relie Saint-Pierre et Sydney ne fonctionne plus régulièrement depuis le 2 novembre. L'agent chargé du télégraphe a essayé, le 9 du courant, à l'aide de la chaloupe à vapeur Alice, et accompagné d'un des bateaux pilotes de la localité, de trouver l'endroit exact où s'arrête le courant d'électricité; mais il n'a pu y parvenir et a été forcé de revenir à Saint-Pierre, sans avoir pu se rendre compte de l'accident. Il ne pouvait du reste disposer que de moyens très-insuffisants.

On attend le steamer Pantheira expédié de St-Jean-de Terre-Neuve, pour relever la portion avariée du câble.

A. P.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie

N<sup>os</sup> de janvier, février, mars, avril mai, juin, juillet, août et septembre 1868.

Abonnement pour l'année : 6 fr.

Un numéro : 1 fr.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 11 au 17 novembre 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.				
11	772	771	— 1 8	1 0	0 5	— 3 5	N.-E.	Petite brise.	Peu nuageux.	—
12	758	754	4 5	5 0	6 5	0 0	S.-S.-O.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Pluie dans la journée.
13	758	759	1 8	0 0	2 0	— 3 0	N.-O.	Bonne brise.	Très-nuageux.	—
14	757	755	— 1 0	— 1 5	— 1 0	— 4 0	N.-O.	Idem.	Idem.	—
15	754	754	— 1 0	— 1 5	— 0 5	— 3 5	N.-O.	Idem.	Idem.	—
16	755	754	— 1 0	— 1 0	— 0 8	— 2 0	N.-O.	Idem.	Idem.	Aurore le soir.
17	753	753	1 0	2 0	2 0	— 2 0	N.	Idem.	Idem.	Halo lunaire.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.