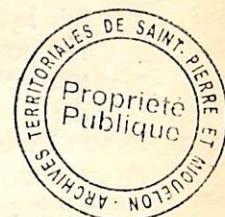


# FEUILLE OFFICIELLE

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 48.

JEUDI 26 NOVEMBRE 1868.

## PARTIE OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — (3<sup>e</sup> direction : Services administratifs, 1<sup>er</sup> bureau : Inscription maritime et Police de la navigation). — *Les salaires convenus sont dus à l'équipage d'un navire du commerce indépendamment des combinaisons commerciales de l'armateur, le fait d'un fret réalisé ne pouvant exercer aucune influence sur la créance des marins.*

Paris, le 5 octobre 1868.

MESSIEURS, dans un jugement en date du 11 février 1867 (inséré au *Bulletin officiel*, page 444), le tribunal de commerce du Havre refusait d'admettre que le sort des loyers et des frais de rapatriement d'un équipage loué au mois pût être surbordonné aux conventions particulières de l'armateur et de l'affréteur, si celles-ci n'ont pas été connues de l'équipage, ou s'il n'existe pas du moins une forte présomption qu'il en a eu connaissance.

Le tribunal de commerce de Nantes vient d'affirmer d'une manière plus explicite encore le droit absolu qu'à l'équipage d'être payé de ses salaires, indépendamment des combinaisons commerciales de l'armateur.

Le navire *le Diosma* avait été armé à Saint-Nazaire, à destination des Antilles, le 13 septembre 1866. Après avoir heureusement effectué son voyage, il partit sur lest de la Martinique, le 16 décembre suivant, pour aller prendre un chargement à Bélice, qu'il quitta le 25 janvier 1867. Le 21 mars de la même année, il dut être abandonné en mer par l'équipage, qui parvint à se sauver.

Dans ces conditions, l'administration avait arrêté le décompte des salaires au 24 janvier 1867, veille du départ de Bélice; mais les armateurs prétendaient ne devoir de gages que jusqu'au 15 décembre, veille du départ de la Martinique. Le différend dut être porté devant le tribunal de commerce; le jugement dont vous trouverez ci-après un extrait, fait connaître sur quelles raisons se fondaient les armateurs :

« Attendu, a dit le tribunal de commerce de Nantes, dans son jugement du 29 juillet 1868, que le défendeur (l'armateur) fait valoir sa prétention en disant que la traversée sur lest de la Martinique à Bélice n'a été qu'une simple escale, la traversée pour s'y rendre n'étant qu'un commencement de voyage, et le voyage complet, réel comprenant la navigation de la Martinique au Havre; que la traversée de la Martinique peu d'autant moins être considérée comme un voyage que *le Diosma* n'en retirait aucun fret, et que c'est précisément pour aller prendre un chargement et gagner un fret qu'il se rendait à Bélice;

« Attendu que les gens de l'équipage sont et doivent être étrangers aux opérations commerciales du navire, et que, s'il ont conduit le navire à bon port, le fait d'un

« fret réalisé ou non réalisé ne saurait avoir aucune influence sur l'existence de leur créance pour leurs salaires; — qu'il est reconnu par le défendeur que, aux termes des articles 258 et 259, les marins ne peuvent jamais perdre leurs salaires que pour le voyage pendant lequel le naufrage a eu lieu; — qu'on ne peut entendre par voyage au point de vue de l'équipage que la traversée du navire du point d'où il est parti au point où il avait destination d'aller; — qu'il importe peu que dans les combinaisons de l'armateur, ce point d'arrivée soit le terme d'une opération commerciale simple ou un point d'échelle d'une opération complexe; — que les marins ayant conduit le navire là où l'armateur leur a demandé de le faire, et ayant servi ses projets il serait injuste de les priver de la rémunération acquise de leur travail.

« Attendu que, dans l'espèce, la contestation aux marins de leurs salaires est d'autant moins possible qu'une stipulation additionnelle au rôle d'équipage et signée des armateurs porte qu'en cas de naufrage du navire, les salaires seront intégralement payés jusqu'au jour où le bâtiment aura pris la mer pour la traversée dans le cours de laquelle il se sera perdu; — que cette stipulation serait sans aucun sens si elle n'avait pas précisément pour but de trancher les difficultés d'interprétation qui se sont élevées sur ce qu'on devait entendre par le dernier voyage, et que l'expression *traversée*, dont on s'est servi au lieu de *voyage*, ne laisse aucun doute sur l'intention positive des parties de restreindre à la navigation prévue et immédiate d'un port à un autre, quel que soit le cercle de la navigation totale à parcourir, les chances de pertes des salaires des matelots;

« Par ces motifs: Condamne l'armement, etc., etc.

Je vous invite, Messieurs, à prendre note de ce jugement et à en exciper au besoin.

Recevez, etc.,

*L'amiral Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies.*

Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

*Dispositions relatives au casernement des équipages des goëlettes de la station locale.*

Saint-Pierre, le 21 novembre 1868.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'ordre de service du Commandant de la colonie, en date du 7 décembre 1864, relatif au casernement des équipages des goëlettes de la station locale;

ORDONNONS:

Les équipages des deux goëlettes de la station locale, seront casernés, à partir du 1<sup>er</sup>

## PRIX DE L'ABONNEMENT:

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

décembre. Le bateau pilote la *Lizzy*, restera armé.

A cet effet, les deux casernes seront mises à la disposition des capitaines des goëlettes, dans les formes réglementaires.

Les dispositions prises par la décision du 7 décembre 1864, pour tout ce qui concerne les différents services auxquels sont astreints les équipages casernés, à terre, sont maintenus.

L'Ordonnateur et les Capitaines des goëlettes concourront, chacun en ce qui le concerne, à l'exécution du présent ordre qui sera communiqué partout où besoin sera, et affiché à la porte des casernes.

Saint-Pierre, le 21 novembre 1868.

*Le Commandant p. i.,  
A LE CLOS.*

Par décision de l'Ordonnateur en date du 25 novembre 1868, qui aura son effet à partir du 1<sup>er</sup> décembre prochain, M. Omnès (Alfred), commis de la marine, a été chargé des détails des Subsistances, Approvisionnements et Travaux, en remplacement de M. Laboys, aide-commissaire de la marine.

Par décision du même jour, qui aura son effet à partir du 1<sup>er</sup> décembre prochain, M. Laboys, aide-commissaire de la marine, chargé de la direction des détails des Revues et Hôpitaux a été chargé cumulativement de la direction du détail de la Comptabilité centrale des fonds en remplacement de M. Frappaz, commis de la marine.

Une demande a été adressée à l'administration par la dame Lemoine (Gracieuse), dans le but d'obtenir la concession gratuite d'un terrain situé à Saint-Pierre, pour y construire une maison d'habitation.

Ledit terrain portant le n° 126 bis du plan cadastral: borné au nord par le n° 126 dudit plan cadastral; à l'ouest par la glacière de M. Littayé; à l'est par la place du cimetière; au sud par la rue Brue.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande devront le faire dans le délai d'un mois à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 26 novembre 1868.

## PARTIE NON OFFICIELLE

— LES SAISONS: — L'automne est la saison des fruits. Tout ce que le froid de l'hiver a préparé, tout ce que le printemps a fait fleurir et que l'été a mûri, s'offre maintenant à la vue du consommateur. On peut dire que la présente année a été très-favorable à la production des biens de la terre.

Après un hiver rigoureux, nous avons sup-



paré des chaleurs inusitées, et si elles ont occasionné quelques plaintes, on a lieu d'applaudir maintenant à leur heureuse influence. Ce qu'il y a de remarquable, c'est que l'on n'entend pas ces lieux communs qui se débloquent ordinairement en toute saison : tantôt la pluie a persisté trop longtemps, les légumes sont gâtés, les fruits n'ont pas mûri; d'autres fois le soleil a tout grillé, un peu d'eau suffisait pour amener l'abondance, etc. Rien de tout cela n'est dit et l'on savoure des fruits délicieux, on mange d'excellents légumes.

Nous sommes entrés dans la saison d'automne avec de bonnes conditions : pas de pluie au moment de l'équinoxe, qui a eu lieu le 22 septembre ; pas de bouffées, mais un temps très-doux, une température progressivement décroissante, avec ces légères brumes qui n'indiquent pas encore l'absence des beaux jours, mais qui présagent les prochains frimas de l'hiver.

Puisque nous venons de prononcer le mot *équinote*, rappelons qu'il y en a deux chaque année. Alors le jour est égal à la nuit, le soleil étant visible pendant douze heures sur tous les horizons ou pour toute la terre, tandis que cet astre reste caché pendant le même temps. Il faut cependant excepter les deux pôles où les jours et les nuits sont alternativement égaux à six mois. Pour l'équateur les jours sont toujours égaux aux nuits. Si M. Gustave Lambert a le bonheur de réussir dans son expédition au pôle nord, nous saurons ce que l'observation aura constaté à cet égard ; mais cette question, qui ne fait pas l'objet du moindre doute pour personne, n'est pas le motif du voyage projeté, pour la réussite duquel nous joignons nos vœux à ceux de nos compatriotes et de tous les amis du progrès. Un intervalle de six mois sépare les deux équinoxes : celui du printemps est arrivé le 20 mars dernier et reviendra à la même date l'année prochaine. Le soleil entre alors dans le signe du zodiaque appelé *le Bélier*; le 22 septembre il entrera dans *la Balance*.

Les quatre saisons divisent la route apparente suivie par le soleil, dans le courant de l'année, en parties à peu près égales. L'automne a commencé au dernier équinoxe et finira le 21 décembre prochain, au moment du solstice d'hiver, indiqué par la position la plus basse que le soleil puisse occuper dans nos climats ; les rayons de cet astre nous viennent avec leur obliquité maximum. A partir de ce moment, le soleil se rapprochera du zénith, ses rayons nous arriveront de plus en plus directement ; l'hiver aura commencé et se terminera à l'équinoxe du printemps, le 20 mars prochain. Depuis ce dernier moment jusqu'au 21 juin, ce sera le printemps ; à cette dernière époque, le soleil sera au solstice d'été, au point le plus élevé de sa course pour nos latitudes : ses rayons darderont alors presque perpendiculairement.

L'astre radieux descendra ensuite progressivement, l'obliquité de ses rayons augmentant ; l'été est compris entre ce solstice et l'équinoxe d'automne, qui arrivera le 23 septembre pour faire place à l'hiver le 21 décembre 1869, et ainsi suite.

La différence de température des diverses saisons a donc son origine dans la variation de l'obliquité des rayons solaires. Plus ces rayons s'inclinent, plus le soleil est bas sur l'horizon, moins nous recevons de chaleur, ou, en style géographique, plus la latitude d'un lieu est grande (plus il est éloigné de l'équateur), moins la chaleur moyenne qu'il reçoit est considérable. De plus, la longueur des jours et des nuits vient ajouter son influence : plus le soleil est élevé sur l'horizon, plus les jours sont longs, et cette cause augmente encore la chaleur envoyée par le soleil.

A ces causes générales qui influent considérablement sur le climat d'une localité, il faut en joindre d'autres dont l'influence est très-sensible ; elles tiennent à la disposition du sol, à son exposition, à sa nature, aux con-

ditions qui la modifient. C'est en ayant égard à toutes ces influences qu'on peut parvenir à déterminer la climatologie d'une contrée.

Le boisement est favorable à l'humidité ; au contraire, le déboisement dessèche. En fumant les terres d'une façon plutôt que d'une autre, on peut pratiquer des cultures qui réagissent encore sur la quantité d'eau que peut retenir le sol et qui s'exhale dans l'atmosphère. La pratique des arrosages (irrigations) ou le détournement des cours d'eau contribuent puissamment à modifier l'état climatérique. L'action des vents, dont l'influence est prépondérante, puisque c'est l'atmosphère qui agit surtout par sa vapeur d'eau et par sa température ; l'action des vents disons-nous, est considérablement influencée par la présence des forêts, des montagnes, des masses d'eau, etc. C'est pourquoi on ne peut changer les conditions générales des climats, puisque nous n'avons nulle action sur la direction des vents, et sur les accidents généraux du sol, pas plus que sur la direction des rayons solaires.

La hauteur (altitude) au-dessus du niveau de la mer est encore une donnée à faire entrer en ligne de compte ; plus on s'élève dans l'atmosphère, plus il fait froid. Cela tient à une propriété particulière de notre atmosphère.

L'air qui nous environne se laisse facilement pénétrer par les rayons émanés du soleil ; ceux-ci nous apportent aisément la lumière et la chaleur. Mais quand une fois ils ont pénétré dans l'air, ils en ressortent difficilement ; et comme notre atmosphère est formée de couches dont la densité ou le poids va en diminuant à mesure qu'on s'élève, il en résulte que la chaleur est en même temps retenue en quantité moindre. L'air produit l'effet des vitraux des serres ; on sait qu'il fait beaucoup plus chaud dans une serre qu'au dehors, quand même elle n'est échauffée que par le soleil ; c'est que le verre qui laisse facilement pénétrer la chaleur ne la laisse ressortir qu'avec difficulté ; l'air confiné dans une serre est donc plus chaud que l'air extérieur.

Notre atmosphère agit à la manière du verre ; elle se comporte comme le ferait plusieurs couches de vitraux superposés ; le sol s'échauffe ainsi facilement et se refroidit avec difficulté par le rayonnement. Ce qui nous amène le froid, c'est le ralentissement de l'action solaire, ralentissement causé par l'obliquité plus grande des rayons, par la décroissance des jours et la présence des nuages, et de plus, par l'arrivée des vents froids qui soufflent du nord ou de l'ouest.

On comprend dès lors pourquoi dans les régions équatoriales la température reste à peu près constante à toutes les époques de l'année. C'est parce que le soleil ne s'abaisse pas trop sur l'horizon ; ses rayons émanent d'une zone où l'épaisseur de l'air varie peu ; en un mot les causes générales qui occasionnent les changements de climats n'existent pas avec l'intensité qu'elles manifestent pour les autres latitudes. Il y a bien, dans les régions tropicales, des pluies diluviales, des ouragans épouvantables, mais ces météores n'ont aucune action sur la température moyenne de l'année.

Il en est de même dans les régions polaires, quant à la permanence de la température et son abaissement permanent. Le soleil échauffe peu ces localités, et si d'autres causes, comme les courants sous-marins d'eau chaude, ne venaient agir dans ces tristes parages, il n'y aurait aucun espoir d'y trouver une température assez douce pour permettre à la nature vivante de s'y manifester. C'est là un des points importants que le voyage de M. G. Lambert doit éclaircir, savoir : si le pôle nord jouit d'un climat relativement doux, et s'il est occupé par des terres.

Indépendamment des périodes ordinaires qui mesurent le temps et les saisons comme la semaine, les mois, l'année, il y a la grande

période d'Hipparche, la précession des équinoxes, qui en quatorze mille ans change les constellations d'hiver en celles de l'été et réciproquement, et les ramène à leur point de départ au bout de vingt-huit mille ans. La grande année des anciens était de trente mille ans. Voici une anecdote empruntée à M. Babineau, relative à cette période qui doit remettre en l'an 31,868 le monde dans le même état que nous le voyons en 1868. Des étudiants d'une université d'Allemagne sont à table, faisant à la fin d'une année d'étude un dîner d'adieu. On parle de la grande année et du plaisir que donne l'assurance de se retrouver tous à cette même place dans trente mille ans. L'hôte, qui tient le milieu du festin et qui veille au service, se pique de philosophie et prend part à la conversation. Il exprime sa profonde conviction de la vérité de ce qui vient d'être dit, et, au moment où on se lève de table, l'amphitryon salarié témoigne à ses convives le bonheur qu'il aura de les retrouver à la fin de la grande année. « Au revoir donc, messieurs ! » Celui qui était chargé de payer s'adresse alors à l'hôte et lui demande de faire crédit jusqu'à la prochaine réunion. Celui-ci, fidèle à ses convictions, accepte, non sans un secret déplaisir. Déjà le payeur remettait la bourse dans sa poche, lorsque l'hôte, se ravissant, dit à ses convives : « Puisque nous serons comme aujourd'hui dans trente mille ans, nous étions déjà ainsi ensemble il y a trente mille ans comme aujourd'hui. — Sans doute, s'écrie-t-on de toutes parts. — Eh bien, messieurs, alors vous m'avez demandé crédit comme aujourd'hui. Payez-moi le dîner d'il y a trente mille ans, j'attendrais pour celui-ci. »

(*Moniteur universel du soir*).

## AVIS AUX NAVIGATEURS.

### ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

*Errata aux annonces n° 7 et n° 23.*

Dans l'Annonce n° 7, 1<sup>er</sup> mars 1868, au lieu de : Le feu de Drogden sera remplacé par un feu tournant rouge, *lisez* : Par un feu tournant blanc.

Dans l'Annonce n° 23, 25 juillet 1868, au lieu de : La bouée Eiderhever, *lisez* : Suderhever, et au lieu de : Longitude E. 6° 7' 21" E., *lisez* : Longitude E. 5° 57' 21".

MANCHE (côte nord de France).

*Balise sur la roche Astan (Finistère).*

On vient de reconstruire la tourelle d'Astan aux abords de l'île de Bas. La maçonnerie domine un peu le niveau des plus hautes mers, et elle est surmontée d'une balise qui dépasse ce niveau de 2<sup>m</sup> 20.

On continue la reconstruction de la tourelle de Carrec-Bazil à l'entrée de Labervrac'h. On espère l'achever dans le courant de cette année.

OcéAN ATLANTIQUE NORD

(côte ouest de France).

*Roche dans l'entrée du Morbihan, baie de Quiberon.*

D'après un rapport adressé à S. Exc. le Ministre de la marine et des colonies, le 22 juillet dernier, l'aviso *le Pélican* aurait touché, de mer basse, sur une tête de roche qui déborde de la pointe Goemorent (entrée du Morbihan), et en suivant l'alignement donné par le corps de garde de la douane et la troisième maison du village de Lomichel ; en conséquence, les marins sont informés qu'en suivant ce dernier alignement ils pourront trouver des fonds de moins de 3 mètres.

Voyez les cartes n° 133 et 134.

### MER MÉDiterranée.

*Rocher la Perle* (détroit de Gibraltar).

Le Commandant G. S. Nares, du navire hydrographe anglais *Newport*, fait connaître que l'épave d'un grand bateau à vapeur en fer se trouve dans ce moment sur le rocher la Perle, devant la pointe Cabrita, détroit de Gibraltar.

L'épave est maintenant à fleur d'eau de mer haute, et nul doute que, quand ce navire se brisera, les machines, etc., resteront quelque temps sur le rocher avec très-peu d'eau dessus; on devra donc veiller ces débris quand on approchera de la Perle.

Un plateau avec 2<sup>m</sup> 44 d'eau dessus seulement a été découvert un peu en dedans de la partie la moins profonde marquée sur la carte.

On aura un bon amer pour passer dans l'Est du rocher, en tenant le phare de l'île Verte ouvert de la pointe Carnero, sur laquelle on construit actuellement un phare.

Voyez les cartes n° 1743, 1809 et 1843 et l'instruction n° 259, page 77.

### ILES IONIENNES.

*Bouées et feux des îles Corfou et Paxo.*

Il paraît que les bouées qui étaient mouillées sur le banc Bianca, à l'extrémité Sud de l'île Corfou, et sur le banc Madonna, à l'Est de l'île Paxo, n'existent plus, et que par suite de son mauvais éclairage, le feu de l'île Corfou est à peine visible. On devra donc user de précautions quand on naviguera dans cette partie de la mer Ionienne.

### MER ADRIATIQUE.

*Feu fixe sur les îles Tremiti* (côte Est d'Italie),

Le bureau scientifique de Livourne fait connaître que, le 25 juillet 1868, on a allumé un nouveau feu dans une tour récemment construite sur la pointe N. E. de l'île Caprara, l'une des îles Tremiti.

Le feu est *fixe blanc*, élevé de 36 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 17 milles; il éclaire un arc de 258° 31' ou du N. 77° 28' O. au S. 1° 3' O. par le Nord, et le canal ainsi que le mouillage compris entre les îles San-Niccola, Cretaccio et San-Domino, soit un arc de 3° 29', compris entre le S. 34° 48' O et le S. 38° 17' O.

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

La tour est octogone, blanche, placée sur une maison carrée, jaune, et construite à 200 mètres de l'extrémité de la pointe Secca ou pointe N. E. de l'île Caprara.

Les relèvements sont vrais. Variation: 12° 30' N. O. en 1868.

Voyez la série D, n° 336; les cartes n° 1276 et 1302, et l'instruction n° 206, page 87.

### MER ROUGE (côte ouest).

*On a enlevé les feux et les bouées provisoires qui signalaient les approches de la baie d'Ansley.*

Les feux et les bouées qui avaient été placés provisoirement dans la mer Rouge (voir l'Annonce n° 7, 1<sup>er</sup> mars 1868) pour faciliter la navigation entre l'île Perim et la baie Ansley, sur la côte Ouest de la mer Rouge, ont été enlevés, ces amers étant devenus inutiles par suite de la cessation de l'expédition d'Abyssinie.

Voyez l'Annonce n° 7, 1868; la carte n° 2126; la série K, n° 30a, 30b et 30c, et l'instruction n° 332, page 515.

### OCÉAN PACIFIQUE. — MER DE CORAIL.

*Brisants par 17° 38' S., 152° 23' E.*

L'Amirauté anglaise communique la note suivante, extraite d'une lettre du capitaine J. L. B. Brow, publiée dans la *Nautical Magazine* de juillet 1868. « Le 12 octobre 1867, à quatre heures du matin, allant de Sydney (Australie) à Batavia, on a vu de forts brisants sur un plateau qui paraissait avoir de petites dimensions; le temps était beau et la mer calme dans le moment. »

La position assignée à ces brisants (latitude par une observation d'étoile et longitude par chronomètre) est 17° 38' S., 152° 23' E.

Il sera prudent de veiller quand on passera dans cet endroit.

Voyez les cartes n° 1092, 1264 et 2109.

### POSTE AUX LETTRES.

L'aviso à vapeur *l'Estafette* a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 23 novembre 1868, à midi.

Il a apporté les dépêches d'Europe à la date du 7 novembre, ainsi que la malle des États-Unis d'Amérique.

*L'Estafette* repartira pour Sydney, avec les dépêches de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le dimanche 29 novembre.

On recevra à Saint-Pierre, les lettres pour l'affranchissement jusqu'au samedi 28, à 4 heures du soir, et la boîte sera fermée à 7 heures précises.

La levée de la boîte sera faite à l'île Aux Chiens, le même jour, à 3 heures après-midi.

### 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 rafraîchissements 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, Boston et New-York.

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 steamer qui vont à Saint-Jean, etc., on paie au moins 10 sh. sterl. (13 fr. 50) de frais pour rafraîchissements, etc., par jour; aussi le voyage d'Halifax à Boston par cette voie, revient-il à environ liv. 4 sterl. (108 fr.)

De Boston à New-York par bateau à vapeur ou par chemin de fer, 50 fr. environ.

Soit : de Sydney à Halifax..... 89 f. 10  
d'Halifax à New-York..... 158 00  
de New-York à Brest (1<sup>re</sup> cl.)..... 700 00  
Frais éventuels..... 100 00  
Environ..... 1,047 10

#### Entre Halifax, Portland, Boston et New-York.

Le steamer *Carlotta*, part d'Halifax pour Portland (1) tous les mardis. Trajet : 2 jours.

Prix par vapeur :

d'Halifax à Portland, liv. 4, 4, 0 st. (32 f. 40).

Prix par vapeur et chemin de fer :

d'Halifax à Boston, liv. 4, 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 chemin de fer ou par bateau à vapeur pour 50 fr. environ, tous frais compris.

Le vapeur *Carlotta* partant d'Halifax tous les mardis et arrivant à Portland le jeudi suivant, le

(1) Le steamer *CARLOTTA*, repart de Portland pour Halifax, tous les samedis, à 4 heures de l'après-midi.

voyageur peut arriver à New-York, le vendredi, à temps pour profiter du départ du samedi, du paquebot-poste français de la Compagnie générale transatlantique.

Soit : de Sydney à Halifax.....	89 f. 10
d'Halifax à New-York.....	112 10
de New-York à Brest (1 <sup>re</sup> cl.).....	700 00
Frais éventuels.....	100 00
Environ.....	1,001 f. 20

#### 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.	
Soit : de Sydney à Halifax.....	89 f. 10
d'Halifax à New-York.....	108 00
de New-York à Brest (1 <sup>re</sup> cl.).....	700 00
Frais éventuels.....	100 00
Environ.....	997 10

#### De New-York à Brest et au Havre.

Les paquebots-poste français de la Compagnie générale transatlantique partent de New-York pour Brest et le Havre, tous les quinze jours (le samedi).

Le prochain départ de New-York aura lieu le samedi 5 décembre.

Prix du passage :  
1<sup>re</sup> classe, 700 f.; 2<sup>e</sup> classe, 425 f.; 3<sup>e</sup> classe, 275 f.

### VOIES DE COMMUNICATION

ENTRE le Havre et les îles St-Pierre et Miquelon

Par la ligne INMAN, via Liverpool.

Les jours de départ et d'arrivée et le prix des passages des vapeurs de la ligne INMAN, entre Liverpool et Halifax, sont fixés ainsi qu'il suit :

Ils partent de Liverpool pour Halifax, tous les samedis de quinze en quinze jours. Le prochain départ de Liverpool, aura lieu le 5 décembre.

Leur jour d'arrivée à Halifax ne saurait être aussi exactement fixé; mais on peut dire que leurs traversées ordinaires sont de 11 à 12 jours pendant l'été et de 13 à 15 jours pendant l'hiver.

Le prix du passage de Liverpool à Halifax est de 15, 17 et 21 guinées (405 fr., 459 et 567 fr.), suivant la position des cabines..	405 f.	459 f.	567 f.
--	--------	--------	--------

Les dunettes sur le pont ne sont pas confortables; elles sont habituellement occupées par les immigrants.

Les frais de passage du Havre à Liverpool par Londres (voie de Southampton), sont de 5 guinées (135 fr.) .....

Frais divers : Dépenses à terre, hôtel, voiture, transport de bagages à Londres, à Liverpool, — dépenses à bord des paquebots, vin et étrennes.	135	135	135
---	-----	-----	-----

peuvent être évaluées à 250 fr.

Frais de passage d'Halifax à Saint-Pierre directement, pendant l'hiver, par le bateau à vapeur de la station locale, 100 fr. ....

100	100	100
-----	-----	-----

TOTAUX... 890 944 1052

Frais de passage d'Halifax à St-Pierre, par Sydney, pendant l'été: chemin de fer, voiture, bateau à vapeur, environ 150 fr., soit 50 f. en plus que par la voie directe.

50	50	50
----	----	----

TOTAUX... 940 f. 994 f. 1102 f.

#### Entre les îles St-Pierre et Miquelon et le Havre.

Les vapeurs de la ligne INMAN partent d'Halifax pour Liverpool tous les vendredis, de quinze en quinze jours. Le prochain départ d'Halifax aura lieu le 4 décembre.

Leur voyage s'effectue en 10 à 11 jours.

Le prix du passage d'Halifax à Liverpool est de 100 piastres (540 fr.), dans les seules cabines de 1 <sup>re</sup> classe.....	162 f.	540 f.
--	--------	--------

De 30 piastres (162 f.), sur les dunettes.

Frais divers : Dépenses à terre, hôtel, voiture, transport de bagages, à Halifax, à Liverpool, à Londres, — dépenses à bord des paquebots, vin et étrennes.	250	250
---	-----	-----

Peuvent être évaluées à 250 f. environ.

Frais de passage de St-Pierre à Halifax directement, pendant l'hiver, par le bateau à vapeur de la station locale (100 fr.)...	100	100
--	-----	-----

TOTAUX.... 512 890
--------------------

Frais de passage de Saint-Pierre à Halifax par Sydney, pendant l'été: bateau à vapeur, voiture, chemin de fer, environ 150 fr. soit 50 fr. en plus que par la voie ci-dessus.....

50	50
----	----

TOTAUX.... 562 f. 940 f.

Le sac aux lettres de la goëlette française *Stella-Maris*, capitaine Rault, en partance pour Granville, sera levé le 27 du courant à 3 heures du soir.



## ÉTAT CIVIL.

### SAINT-PIERRE.

#### NAISSANCES.

18 novembre. — Clément (Eugène-Joseph).  
id. — Gravé (Henri-Alfred).

#### MARIAGES.

18 novembre. — M. Daireaux (Ange-Alfred), marin, avec M<sup>me</sup> Dumphrey (Mary), domestique.

19 novembre. — M. Delanbily (Pierre-François-Julien), marin, avec M<sup>me</sup> Tobin (Johanna), domestique.

21 novembre. — M. Chauvin (Emile-Louis), marin, avec M<sup>me</sup> Walsh (Louise-Eugénie), sans profession.

24 novembre. — M. Clairaux (Eugène), marin, avec M<sup>me</sup> Marsoliau (Clémentine-Marie), sans profession.

#### DÉCÈS.

19 novembre. — Scoly (Eugénie), veuve Beck, sans profession âgée de 87 ans, née à Saint-Laurent (Terre-Neuve).

20 novembre. — Baumann (Françoise-Eulalie), âgée de 23 mois, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

20 novembre. — Mac Laughlin (Emily-Victoria), âgée de 4 ans, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BATIMENTS DE L'ÉTAT.

##### ENTRÉE.

L'aviso à vapeur l'*Estafette*, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 23 novembre 1868, venant de Sydney.

#### BATIMENTS DU COMMERCE.

Novembre	EN PARTANCE	ALLANT A
Stella-Maris, Pascal,		Granville. Martinique.

#### BATIMENTS ÉTRANGERS.

Novembre.	ENTRÉES	VENANT DE
21. Adino, c. Jahn-Keays, lest.		Souris.
20. Pantheira, c. Bertlett, lest.		Saint-Jean.
21. America, c. Legasse, charbon.		Sydney.
Novembre	SORTIE	ALLANT A
21. Pantheira, c. Bertlett, lest.		Sydney.

Vendredi dernier le trois-mâts à hélice Pantheira a mouillé sur notre rade, venant de Saint-Jean de Terre-Neuve, pour relever le câble électrique immergé entre Saint-Pierre et Sydney. Le même jour à l'aide d'un appareil *ad hoc*, que ce bâtiment avait apporté, l'Agent de la compagnie a pu s'assurer de la longueur de câble

parcourue à partir de Saint-Pierre par le courant électrique, et d'après les résultats obtenus, l'interruption aurait lieu à 160 milles de Saint-Pierre. La Pantheira a appareillé samedi dernier, 21 du courant pour sydney : de là ce navire doit, après de nouvelles expériences, relever la portion du câble depuis le point d'atterrissement jusqu'à la rupture, draguer l'autre bout attaché à Saint-Pierre et faire entre les deux la soudure qui sera nécessaire.

Dimanche dernier, 22 du courant, la goëlette française les *Quatre-Frères*, du port de 29 tonneaux, armée à Saint-Pierre par le sieur Victor Eugène fils, patron Anfray, et montée par quatre hommes d'équipage, a été jetée à la côte au lieu dit la Grande-Anse de Langlade, par suite de la rupture de ses chaînes. Malgré les efforts de l'équipage, cette goëlette poussée par un très-fort vent d'est s'est complètement brisée sur les rochers, et il n'a pu être sauvé que le chargement composé de foin et de légumes verts.

L'aviso à vapeur postal l'*Estafette*, venant de Sydney, a ramené à Saint-Pierre l'équipage de la goëlette le *Prompt*, du port de 49 tonneaux 48/00, armée à Saint-Pierre, par le sieur Béchet (Auguste), coulée à l'ancre dans la baie de Sydney (cap Breton), dans la nuit du 11 du courant.

Cette goëlette après avoir touché dans la journée du 10, sur des récifs de la pointe de l'Etang à l'entrée du Nort-West-Arm's avait pu être conduite au mouillage lorsqu'elle a coulé malgré l'activité déployée par le patron et l'équipage pour la maintenir à flot.

Un journal anglais annonce que la commission collective de gérance des Compagnies télégraphes anglo-américain et atlantique, a résolu, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1868, de compter les messages du câble par mots seulement au lieu de les compter par mots et par lettres, comme cela se fait actuellement.

(*Courrier du Havre*).

## ANNONCES & AVIS

Il a été formé une société de commerce entre Messieurs Guilbert (Charles), Picard (François-Victor), commerçants, demeurant à Saint-Pierre de Terre-Neuve et Monsieur Duhamel (Joseph), propriétaire, demeurant à Saint-Servan (Ille-et-Vilaine), savoir : En nom collectif entre Messieurs Guilbert et

Picard et en commandite, pour un tiers du capital, à l'égard de Monsieur Duhamel.

Cette société aura pour raison sociale *Guilbert et Picard*, elle sera gérée et administrée par ces deux sociétaires qui auront la signature sociale.

Le capital social, est de quarante-cinq mille francs.

Le siège de la société est fixé à Saint-Pierre.

La société a commencé ses opérations de commerce le 1<sup>er</sup> octobre 1868, et les terminera le 1<sup>er</sup> octobre 1873.

Pour extrait conforme :

*Le Greffier,*  
*F. ANTHOINE.*

La société de commerce établie à Saint-Pierre de Terre-Neuve (îles Saint-Pierre et Miquelon), sous la raison sociale, *Mignot, Guilbert et Cie*, ayant commencé ses opérations le 1<sup>er</sup> octobre 1860, pour les terminer le 30 septembre 1867, est bien et définitivement dissoute.

Pour extrait conforme d'une déclaration déposée au greffe du tribunal de St-Pierre, le 17 du courant.

Saint-Pierre, le 18 novembre 1868.

*Le Greffier,*  
*F. ANTHOINE.*

## EN VENTE

### A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

#### A CAYENNE (Guyane française)

## TRAÎTÉ

### LES MATIÈRES DE DROIT PUBLIC

#### ET DE DROIT ADMINISTRATIF

Contenues dans le programme d'examen pour l'admission

*Au grade d'Aide-Commissaire de la marine*

par

*P.-H. APOLLODORE*, licencié en droit

UN VOLUME IN-8° BROCHÉ

Prix : 5 francs.

Adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement, à Cayenne, un mandat de 5 fr. 60 cent. pour les envois à faire en France et aux Antilles, et de 6 fr. 25 cent. pour toutes les autres colonies.

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

*Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 18 au 24 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.				
18	755	754	— 0 5	0 0	1 5	— 1 8	N.-O.	Jolie brise.	Peu nuageux.	Aurore le soir.
19	749	748	2 5	2 5	3 0	— 1 0	N.-O.	Idem.	Idem.	Idem.
20	749	748	2 0	2 0	3 0	0 0	O.	Petite brise.	Peu nuageux.	Idem.
21	751	752	2 8	2 5	3 8	0 0	S.-O.-S.-E.	Idem.	Très-nuageux.	—
22	735	733	1 0	1 5	2 5	0 0	E.-N.-E.	Vent très fort	Entièrement couvert.	Coup de vent d'E. dans la nuit du 21 au 22.— Neige et pluie dans la matinée.
23	747	750	0 0	0 0	0 5	— 3 0	N.	Jolie brise.	Nuageux.	Aurore le soir.
24	751	750	2 0	2 5	3 0	— 1 0	O.	Petite Brise.	Nuageux.	Gelée blanche le matin.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.