

# 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 49.

JEUDI 3 DÉCEMBRE 1868.

### PRIX DE L'ABONNEMENT:

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

### PARTIE OFFICIELLE

DÉCISION nommant une commission chargée de la révision du tarif de pilotage annexé à l'arrêté du 9 décembre 1861.

Saint-Pierre, le 2 décembre 1868.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu la dépêche du 4 novembre 1868, n°123 timbré: Direction des Colonies, 2<sup>e</sup> bureau; au sujet de l'adoption et de la fixation d'un tarif spécial de pilotage des bâtiments de l'État à Saint-Pierre, et de l'opportunité des réformes qu'il pourrait y avoir lieu d'introduire, à tous les points de vue, dans le tarif de pilotage édicté par l'arrêté du 9 décembre 1861, actuellement en vigueur dans la colonie;

Vu l'arrêté du 9 décembre 1861, sur le service du pilotage aux îles Saint-Pierre et Miquelon et le tarif y annexé;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

AVONS DÉCIDÉ ET DÉCIDONS:

Une commission composée de:

MM. Gourdan, lieutenant de vaisseau, commandant la goëlette de la station locale la *Belette*, président;

Fabiani, lieutenant de vaisseau, commandant la goëlette stationnaire la *Mouche*;

Bruère, commissaire de l'Inscription maritime;

Banet, capitaine de port;

Desnouée (David), écrivain auxiliaire de la marine,

est nommée pour donner son avis sur l'adoption et la fixation d'un tarif spécial pour le pilotage des bâtiments de l'État français et étrangers, ainsi que sur les réformes dont le tarif de pilotage annexé à l'arrêté du 9 décembre 1861, susvisé, pourrait être susceptible à tous les points de vue.

Elle se réunira sur la convocation de son Président, M. le Contrôleur colonial informé, dans la salle des délibérations du Conseil d'administration de la colonie.

Le rapport de la commission sera adressé à l'Ordonnateur pour nous être transmis.

L'Ordonnateur est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera.

Saint-Pierre, le 2 décembre 1868.

Le Commandant p. i.

A. LE CLOS.

Par le Commandant:

L'Ordonnateur p. i.

D'HEUREUX.

Par arrêté du Commandant en date du 3 décembre 1867, pris en conseil d'administration sur la proposition de l'Ordonnateur, MM. Fréchon frères, négociants à St-Pierre, ont été autorisés à débiter et à vendre des timbres-poste au public.

Par décision du Commandant en date du 1<sup>er</sup> décembre 1868, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, M. Ozon (Louis), a été nommé, en remplacement de M. Laboye, aide-commissaire de la marine, secrétaire de la commission chargée du règlement de l'indemnité à payer aux propriétaires incendiés à raison des portions de terrain qu'ils ont dû abandonner pour l'alignement des rues de la ville.

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

DOUANES.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois de novembre.	ANTÉRIEURE MENT.	TOTAL au 1 <sup>er</sup> décembre 1868.	PENDANT la période corresp. de 1867.	AUGMENTATION en 1868.	DIMINUTION en 1868.
Morue sèche. . . . .	622,883 k.	6,433,724 k.	7,056,607 k.	7,914,877 k.	"	858,270 k.
Morue verte. . . . .	11,300 k.	7,640,004 k.	7,651,304 k.	7,311,481 k.	339,823 k.	"

Le Préposé des Douanes,  
J. LARUE.

### AVIS D'ADJUDICATION.

Le mardi 8 décembre 1868, à 2 heures de l'après-midi, il sera procédé dans le cabinet et par les soins de l'Ordonnateur, assisté de qui de droit, et dans les conditions des adjudications précédentes, à l'adjudication publique d'une somme de 100,246 fr. 90 c., en traites émises par le Trésorier-Payeur sur le Trésor public à Paris, en remboursement d'avances au service *Marine*, par la caisse locale.

Le Président du Conseil d'appel a fixé au lundi 14 décembre, à midi, la réunion du tribunal criminel, de Saint-Pierre (île Saint-Pierre et Miquelon), pour juger le nommé Johnson (Olof), accusé de coups et blessures graves.

Le pêcheur de l'île Aux Chiens, qui a adressé, sous la date du 23 du courant, une lettre non signée à l'Ordonnateur, pour réclamer au sujet d'une patente de revendeur qui lui aurait été attribuée indûment pour l'année 1868, est invité à faire connaître son nom.

La commission chargée par décision du Commandant du 12 septembre 1868, du règlement de l'indemnité à payer aux propriétaires incendiés à raison des portions de terrain qu'ils ont dû abandonner pour le nouvel alignement des rues de la ville, doit se réunir aujourd'hui 3 décembre à 2 heures de relevée, dans la salle des délibérations du conseil d'administration, pour la continuation de ses opérations.

### PARTIE NON OFFICIELLE

— Un décret impérial du 22 octobre 1862, a institué au ministère de la marine, sous la présidence d'un contre-amiral, une commission permanente de révision du règlement d'armement, et l'a chargée de l'examen des demandes d'approvisionnements et de rechanges, autres que les vivres, adressées au département, par les bâtiments en cours de campagne, ainsi que du contrôle des achats de même nature en pays étrangers.

Les avantages réalisés par les dispositions du décret du 22 octobre 1862 ont amené à reconnaître qu'il serait d'un intérêt incontestable que le contrôle de cette commission s'étendit aux autres dépenses des bâtiments, à l'exception de celles relatives à la solde et aux accessoires de la solde, qui, basées sur des tarifs ne peuvent donner lieu à des irrégularités.

Un décret du 18 août 1868, a donc complété en ce sens les attributions de la commission de révision du règlement d'armement.

Désormais seront soumises à son contrôle:

Les demandes de médicaments, de vivres, d'approvisionnements, de rechanges et autres faites à la métropole, soit par les bâtiments en cours de campagne, soit par les consuls, les gouverneurs des colonies et les commandants des stations navales, à destination directe des bâtiments ou pour les magasins de prévoyance affectés au service de la flotte; — les états de consommation de tous les bâtiments; — les pièces justificatives des achats et dépenses de toute nature effectuées à l'étranger.





ou dans les colonies françaises, pour ces mêmes bâtiments ou pour les magasins de prévoyance du service marine, et concernant les hôpitaux, les vivres, les approvisionnements et les travaux.

L'examen des projets de composition des équipages à attribuer aux bâtiments de la flotte en dehors des prévisions du règlement du 22 mai 1867 lui est également confié.

Enfin, le même décret adjoint à la commission un officier du service de santé, et porte à trois années la durée des fonctions des membres, qui n'était auparavant que de deux années.

— On écrit de Granville :

« Après une campagne pénible et peu féconde en résultats heureux, nos navires pêcheurs arrivent chaque jour, et leurs nombreux équipages se pressent autour des bureaux de l'inscription maritime, attendant que les désarmements du rôle leur permettent de retourner au sein de leurs familles, où ces braves marins ont bientôt oublié les dangers et les fatigues du voyage.

» Pourquoi faut-il que trop souvent de tristes accidents jettent un crêpe funèbre sur les satisfactions du retour et privent de leur appui des épouses et de nombreux enfants.

» La Compagnie générale maritime avait affecté à Granville quatre bateaux pour transporter à Cancale, avec leurs bagages, une soixantaine de marins revenus de St-Pierre sur le *Sébastopol*.

» Ces bateaux étaient en fort bon état et l'on avait prudemment réparti sur chacun d'eux un certain nombre de passagers.

» Malheureusement le départ avait lieu lundi dernier, à neuf heures du soir, par un temps très-sombre.

» Plusieurs de ces hommes, échauffés par la boisson, s'embarquèrent sur l'*Artisan*, qui sortit surchargé d'une trentaine de marins, de coffres et de mannes de poisson.

» La mer n'était pas mauvaise et l'on était bientôt à moitié route de Cancale, lorsqu'un homme couché dans la cabine, cria qu'une voie d'eau s'était déclarée et remplissait la cale.

» On ne peut se faire une idée du désordre auquel ce cri d'alarme donna lieu; le capitaine du *Sébastopol*, qui se trouvait à bord, voulut en vain décider les passagers à soulager le bateau en jetant à la mer les mannes de poisson et les coffres qui encombraient le pont. Ne pouvant y réussir, il prit la funeste résolution de mettre le canot à la mer et de s'y embarquer avec un maître d'équipage qui l'accompagnait. Il en résulta une véritable panique, et une dizaine d'hommes se précipitant à leur suite dans cette petite embarcation, elle sombra sous leurs pieds.

» Cinq d'entre eux réussirent à regagner le bateau, mais les sept autres disparurent.

» Parmi ces derniers se trouvent le malheureux capitaine et son maître d'équipage, un matelot et un jeune mousse appartenant au bateau et originaires de Granville.

» Les cris: Au secours! poussés par les victimes au moment du sinistre furent bien entendus par les autres bateaux, mais l'obscurité de la nuit ne permit pas les recherches.

» Les marins, restés à bord, se décidèrent à jeter les coffres à la mer. Bientôt le bateau, moins chargé sur l'arrière, et dans lequel la mer s'était introduite par la *louve* du gouvernail, se redressa et put facilement rentrer au port de Granville, où la nouvelle du sinistre exagérée par différents récits, répandit une véritable consternation. »

— On lit dans le *Moniteur universel* :

Demain, 5 novembre, doit partir de Toulon une goëlette de l'État, la *Levette*, commandée par M. Vidal, lieutenant de vaisseau, pour aller en station dans la mer Rouge, en passant par le canal de Suez.

La mission confiée à ce navire donnera lieu

à des fêtes splendides: on tient à ce que cette inauguration officielle du canal des deux mers devienne une date mémorable dans les annales du 19<sup>e</sup> siècle, et rien ne sera négligé pour que cette opération soit entourée d'un éclat inusité, qui produira un excellent effet.

La goëlette française formera la tête de colonne d'une immense flottille de catques et de bateaux de plaisance à voiles et à vapeur. On évalue à un millier le nombre des embarcations qui participeront à cette fête internationale; il y en a déjà des masses réunies à Port-Saïd. La plupart sont installées avec un luxe inouï et une élégance extraordinaire. L'or et la soie ont été prodigués pour en faire une véritable flotte royale, car on compte sur la présence du vice-roi, en l'honneur duquel on donnera un simulacre de combat naval sur le lac Tinsah.

Un spéculateur anglais a, dit-on, affirmé à un prix fabuleux le droit d'exploiter l'innombrable quantité de curieux qui iront assister à ces fêtes; il a établi ses calculs sur une moyenne de cent mille personnes, qu'il se propose de loger et nourrir à raison de 50 fr. par jour et par tête. Ses dispositions sont prises pour faire une fortune colossale ou se ruiner à plate-couture d'un seul coup. (*Liberté*).

— Nous avons publié dans notre numéro du 12 octobre, d'après une correspondance de Londres, une notice dans laquelle se trouve exposé le fonctionnement du service des porte-amarres sur les côtes d'Angleterre. Cette notice renferme des détails d'un très-grand intérêt pour nos marins. Il convient toutefois de compléter sur certains points les renseignements donnés par notre correspondant, et nous le faisons avec les notes qu'a bien voulu nous communiquer le ministre de la marine.

Les porte-amarres ne sont pas les seuls engins de sauvetage usités dans le royaume-uni, car en Angleterre, à côté des 265 postes de porte-amarres qui en 1866 avaient sauvé 516 naufragés, se trouvent 207 stations de canots de sauvetage, auxquels 353 personnes avaient dû la vie pendant la même année.

En France, la Société centrale de sauvetage des naufragés, fondée en 1865 sous la haute protection de S. M. l'Impératrice et sous la présidence de S. Exc. l'amiral Rigault de Genouilly, a organisé sur toutes nos côtes des secours du même genre. Il existe actuellement 44 stations de bateaux de sauvetage fonctionnant ou en voie d'établissement, et 75 postes de porte-amarres, dont 37 sont pourvus d'appareils va-et-vient, entièrement semblables à ceux usités en Angleterre. Ces appareils sont confiés aux agents des douanes qui apprennent par de fréquents exercices à les manœuvrer avec rapidité.

Les engins destinés à envoyer les lignes à bord des navires naufragés ne sont pas, à la vérité, comme en Angleterre des fusées, mais bien des flèches en bois ou en fer lancées par des petits canons de bronze. Ce système, dû à l'invention de M. Delvigne, bien connu pour ses travaux sur les armes à feu, a l'avantage d'offrir plus de sécurité, plus de justesse dans le tir et d'être plus portatif. Une expérience qui date déjà de deux années en a complètement démontré les avantages pratiques.

Les côtes de l'Allemagne du Nord et du Danemarck sont également pourvues d'appareils porte-amarres.

Il est malheureusement vrai que, malgré l'existence de moyens de sauvetage sur nos côtes, la plupart de nos marins et le récent naufrage de la frégate russe l'*Alexandre-Newski* prouve que les marins français ne sont pas les seuls, ignorant les moyens d'utiliser les secours qui leur sont envoyés de terre. Mais la faute doit en être principalement attribuée à leur insouciance.

Le département de la marine, de concert avec la Société centrale de sauvetage des nau-

fragés, a depuis deux ans pris les mesures nécessaires pour faire cesser cette ignorance. A cet effet, la Société centrale a fait imprimer à plusieurs milliers d'exemplaires la description complète et détaillée, accompagnée de figures explicatives, de toutes les manœuvres successives que doivent faire les équipages naufragés pour établir un va-et-vient avec l'aide des riverains. De son côté, le ministre de la marine, par une circulaire en date du 22 mai 1866, a prescrit à tous les agents du département de remettre un exemplaire de cette instruction à chaque navire ou bateau quittant un port de France.

Une nouvelle circulaire vient d'être adressée dans les ports pour rappeler cette prescription, et il y a lieu d'espérer que les capitaines et patrons comprendront enfin l'utilité de ces instructions, dont trop souvent sans doute ils négligent de prendre connaissance.

(*Moniteur universel*),

— La commission royale anglaise sur la loi du mariage a publié dans ces derniers temps des statistiques qui ont fortement attiré l'attention du public anglais. Une des plus curieuses est un tableau tendant à constater que la mortalité est beaucoup plus grande parmi les célibataires que parmi les gens mariés.

Cela fait avait déjà été dénoncé par le docteur Stark, qui s'exprimait d'une manière peu enconageante pour les célibataires:

« Le célibat, disait-il, est plus funeste à la durée de la vie que le travail le plus malsain, qu'un séjour continu dans une maison ou dans un climat infecté d'émanations dangereuses et dépourvu des remèdes et mesures ordinaires pour prévenir les habitants contre le flau. »

Les statistiques publiées aujourd'hui font voir en effet, qu'il y a fort peu d'exagération dans ce propos. Les chiffres recueillis par la commission diffèrent nécessairement suivant les contrées et les climats; cependant la différence de mortalité entre les célibataires et les hommes mariés se trouve fort clairement constatée par les chiffres suivants, pris en Ecosse:

Âges.	Mariés ou veufs.	Célibataires.
20 à 25 ans...	6,26	12,31
25 à 30 —....	8,23	14,94
30 à 35 —....	8,65	16,02
35 à 40 —....	11,67	16,02
40 à 45 —....	14,07	18,35
45 à 50 —....	17,04	21,18
50 à 55 —....	19,54	26,34
55 à 60 —....	26,14	28,54
60 à 65 —....	35,63	44,54
65 à 70 —....	52,93	60,21
70 à 75 —....	81,56	102,71
80 à 85 —....	173,88	195,40

Ces chiffres sont pour les célibataires une leçon d'une éloquence plus terrible que le célèbre *Vae soli!* du saint prédicateur.

(*Moniteur universel*).

— Une sirène a fait son apparition dans le grand Océan équinoxial. Voici, au sujet de ce phénomène, le récit qui nous vient d'Amérique, cette patrie des canards et de Barnum:

« Le journal du bord, d'un navire ayant fait le trajet du port Trinidad (Mexique) aux îles Sandwich, vient de remettre en question l'existence, tantôt affirmé, tantôt controversée par les naturalistes, de la sirène ou femme marine.

» C'est aux abords d'une petite île faisant partie du groupe de Sandwich, l'île des Oiseaux, située sur la parallèle du Cancer, qu'aurait eu lieu la rencontre d'une sirène par l'équipage du navire américain.

» Le 31 mars dernier, à huit heures du matin, six hommes formant l'équipage du bâtiment en question avaient quitté le bord et se dirigeaient en canot vers une baie dans l'intention de se livrer à la pêche lorsqu'ils virent paraître, à quelques mètres de leur embarcation, une femme ayant la moitié du corps hors de l'eau et se livrant à des ébats



de natation, tantôt disparaissant, tantôt se montrant à la surface.

» L'étonnement et la frayeur dont furent saisis les matelots ne peuvent se décrire. Ils stopèrent immédiatement et attendirent quelque nouvelle évolution de la femme marine pour prendre un parti. Celle-ci, nullement intimidée, se montra plus près du canot, et les matelots purent se convaincre que c'était en effet une femme parfaitement conformée qu'ils avaient devant eux.

» C'était une sirène d'une grande beauté. D'après le rapport, elle ne le cédait en rien aux plus belles femmes. Elle avait des cheveux bleus qui flottaient sur ses épaules, sa peau était légèrement bistrée, ses mains étaient fourchues ou palmées, et elle exprimait la surprise qu'elle éprouvait de voir ces hommes par des cris aigus.

» La partie inférieure du corps répondait peu à la conformation de la partie supérieure. En effet, à partir de la région ombilicale, le corps de cette femme, qu'on distinguait entre deux eaux, était terminé par une queue large et fourchue.

» Un matelot placé sur la proue du canot ayant jeté une orange à la sirène, celle-ci s'en saisit avidement, exprima sa joie par des cris et portant à l'aide de ses deux mains le fruit à sa bouche, laissa voir une magnifique rangée de dents jaunâtre et croqua rapidement l'orange.

» Le maître timonnier ayant donné l'ordre de ramer, le canot se dirigea vers la sirène, qui, se voyant en danger, plongea profondément et disparut quelques minutes pour se montrer de nouveau sur le sillage de l'embarcation. On lui jeta des oranges qu'elle saisit et qu'elle mangea, mais à chaque mouvement du canot tendant à se rapprocher d'elle, elle disparaissait.

» Retourner à bord du navire sans avoir raison de ce phénomène, parut chose puérile aux matelots, et l'un d'eux, encouragé par ses camarades profitant d'un instant où la distance existant entre la femme marine et le canot était de 10 mètres au plus, s'élança vers elle. Mais ce fut inutilement que l'intrépide nageur fit force de bras pour accoster la sirène. Celle-ci, qui semblait se faire un jeu des efforts désespérés du marin, disparaissait et se montrait tantôt devant, tantôt derrière lui, et disparut définitivement, blessée, pense-t-on, gravement à la figure par un coup de feu que lui tira le patron de la barque. »

Le *Journal de Paris* fait observer que des récits antérieurs et revêtus d'une certaine authenticité ont signalé des apparitions de même nature en 1430, en 1614, en 1660 et 1672 à l'île de Ceylan, aux Antilles et sur les côtes du Mexique.

Enfin, d'après l'inventaire des objets d'histoire naturelle qui figuraient dans la galerie de la bibliothèque de l'abbaye de Sainte-Geneviève à Paris, au seizième siècle, on remarquait dans cette collection fort curieuse la main d'une sirène, provenant d'un port de la Hollande, où une femme marine avait été capturée.

(*Courrier du Havre*).

## AVIS AUX NAVIGATEURS

### ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

#### MER BALTIQUE.

*Bateau-feu près de Svenska björn*  
(côte Est de Suède).

Le Ministre de la marine en Suède informe les navigateurs que, conformément aux Annonces n° 11, 4 mai 1867, et n° 13, 5 mai 1868, on a mouillé un bateau-feu dans la partie Sud de la mer d'Aland, près de la roche

Svenska björn, située près de la côte Est de Suède.

Le bateau montre en tête de ses mâts deux feux *fixes blancs*, élevés de 11<sup>m</sup>8 au-dessus du niveau de la mer, et visible, avec une atmosphère claire, d'une distance de 10 milles.

Le bateau a deux mâts; il est peint en rouge, porte un ballon rouge en tête de chaque mât, et les mots SVENSKA BJÖRN écrit en lettre blanches sur les deux bords. Il est mouillé au S. E. q. E. du rocher, au S. S. O. du phare de Lagskar (Finlande), et sa position est donnée par 59° 35' N., 17° 26' E.

Avec de la brume et pendant les nuits sombres, on sonnera à bord une cloche de brouillard de temps en temps, et trois coups précipités chaque fois. Le bateau restera mouillé à sa station tout le temps que les glaces n'interrompront pas la navigation.

#### GRAND BELT.

*Nouveau feu sur l'îlot Sprogø (Danemark)*

Le Ministre de la marine de Danemark informe les navigateurs que, le 1<sup>er</sup> septembre 1868, on a allumé le nouveau feu de l'île Sprogø, située dans le Grand-Belt.

Le feu est *tournant blanc*, montrant son plus vif éclat de 2 minutes en 2 minutes; il est élevé de 40<sup>m</sup> 8 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 17 milles sur tout l'horizon.

L'appareil d'éclairage est catoptrique ou à réflecteurs métalliques, et du troisième ordre.

La tour, qui est élevée de 13<sup>m</sup>2 au-dessus du sol, est ronde, jaune, avec des bandes horizontales rouges; elle est sur le point le plus élevé de l'îlot, avec un corps de logis attenant au Sud, et sa position est donnée par 55° 19' 51" N., 8° 38' 16" E.

En même temps qu'on a allumé ce nouveau feu, on a supprimé le feu provisoire.

Voyez la série A, n°s 233, 389; les cartes n°s 1543, 1816, 1817, 2252, 2303, l'instruction n° 200, page 286, et l'instruction n° 372, page 314.

#### MER MÉDITERRANÉE.

*Balise dans la passe Nord du port de Civita-Vecchia (États-Romains).*

Le Commandant de la marine à Civita-Vecchia fait connaître que l'on a placé récemment une balise dans la passe Nord du port de Civita-Vecchia pour signaler la limite du haut-fond qui entoure les rochers de l'Anti-Mural.

C'est une tige en fer surmontée d'une boule rouge avec une raie blanche au milieu et bâtie dans un massif de maçonnerie de forme cylindrique. Le centre de la boule, qui a 1 mètre de diamètre, est élevé de 4<sup>m</sup>22 au-dessus du niveau de la mer.

La balise est à 30 mètres des rochers de l'Anti-Mural; il y a 2<sup>m</sup>70 de fond près de la balise et 4<sup>m</sup>80 à 5 mètres de distance. En entrant dans le port, on la laissera sur tribord, la largeur de la passe, à la distance de la balise au rochers du Lazaret ayant 90 mètres.

Voyez le plan du port de Civita-Vecchia, n° 1430.

*Banc au S. O. de l'île de Sardaigne.*

Le banc situé au S. O. du cap de Sperone, pointe S. O. de la Sardaigne, et signalé dans l'Annonce n° 2, 20 janvier 1868, a été examiné, le 10 août 1868, par le navire de guerre français *le Renard*, capitaine Chevalier.

Voici un extrait du rapport de cet officier supérieur:

« La partie la plus élevée de ce haut-fond forme un plateau sous-marin qui peut avoir 20 mètres du Nord au Sud et 10 mètres de l'E. à l'O. Sur ce plateau étroit, les sondes de l'extrémité vers le centre sont de 20, 18, 16, 15, 14, 12, et enfin 11 mètres, le plus petit fond trouvé; dès que l'on dépasse d'une ou plusieurs longueurs d'embarcation les bords du plateau,

on trouve immédiatement 25, 30, 35, 40, 45 mètres, profondeur qui semble être celle qui est à la base de cette montagne sous-marine.

On voyait parfaitement le fond sous le navire quand *le Renard* était mouillé sur le plateau, dont la position, déterminée par des distances angulaires, a été trouvée par 38° 56' 35" N., 6° 1' 55" E.

« D'après les marins du pays, la mer est énorme sur ce banc pendant les coups de vent violents de l'Ouest, et le retrait de la lame sur son sommet le rend dangereux dans ces circonstances; il n'a pas été possible de prendre de bons alignements pour le faire éviter; toutefois celui de la pointe Sud de la Vacca, par la partie Nord de la coupée de Cala-Piombo, qui passe sur le banc, permettra, avec un peu d'attention, de trouver sa position en venant de l'Ouest.

« Etant mouillé sur le plateau, *le Renard* a éprouvé des courants portant au N. O. avec une vitesse de 2 à 3 nœuds, et de tels contre-courants qu'il y avait sur la tête du banc des tourbillons visibles.

E. CHEVALIER, capitaine de frégate.

Voyez les cartes n°s 838, 1186 et 1124.

#### MER NOIRE (Entrée du Bosphore).

*On a blanchi les rochers de la côte d'Asie (Turquie).*

La Commission internationale fait connaître aux navigateurs que, dans le but de permettre aux marins de distinguer plus facilement la côte d'Asie de la côte d'Europe lorsqu'ils viennent de la mer Noire vers l'entrée du Bosphore, on peindra en blanc aussitôt que possible les rochers situés sur la côte d'Asie et sur lesquels on a placé les balises de Loun-Bournou, de l'île Elmaz-Tabia, de Kelagra-Bournou et de Kara-Bournou. (19 mai 1868).

Voyez l'Annonce n° 12, 5 mai 1868; les cartes n°s 1792, 1846, 1857, 1860, et l'instruction n° 190, page 208.

#### Océan Pacifique

(côte Ouest de l'Amérique centrale).

*Rochers sous l'eau dans le canal San-Lorenzo (Golfe de Californie).*

L'Amirauté anglaise a été informée que les officiers du *Scout* ont découvert récemment un plateau de roches sous l'eau dans le canal de San-Lorenzo, golfe de Californie.

Ce plateau de roches, avec 2<sup>m</sup>7 à 3<sup>m</sup>6 d'eau dessus, nommé banc Scout, git à 1 mille 1/2 environ des côtes S. E. du canal et dans les relèvements suivants: le milieu de la coupée la plus voisine au Sud des pics les plus élevés de l'île Ceralbo, à l'E. 21° 15' S.; l'extrémité Est de Espiritu-Sancto au N. 12° 50' E.; le rocher Nord (brisants) au N. 15° 30' E.; la plus haute terre de la côte de Californie, ouverte juste au N. E. d'un morne remarquablement rouge sur la pointe Dispensa ou extrémité Sud de Espiritu-Sancto.

Ces relèvements placent ce haut-fond à 1 mille 1/4 dans l'O. 1° 30' N. de la pointe Arranco-Cabella, et 1 mille 1/2 au N. 6° 20' E. de la pointe San-Lorenzo.

Un plateau d'eau décolorée s'étend à une certaine distance au Nord du banc; mais on n'a pas trouvé moins de 11<sup>m</sup>9 d'eau sur toute son étendue.

Les relèvements sont vrais. Variation: 10° N. E., en 1868.

A. LE GRAS,

Capitaine de frégate.

#### PUBLICATION EN VOGUE.

ÉTRENNES 1869.

Les demandes qui affluent de tous côtés au sujet de l'ALBUM DE NOTRE-DAME-DES-ARTS forcent l'Administration à préparer un second



lirage des premiers numéros. Les personnes qui désirent s'abonner — à partir de la fondation de ce journal — sont donc invitées à s'inscrire le plus vite possible afin que l'on puisse être à même de les satisfaire promptement.

Voici bientôt les étrennes et, sur la demande de beaucoup d'abonnées, l'Administration s'est mise en mesure de livrer l'*Album* en splendide cadeau.

Elle a fait richement relier les six premiers numéros du journal avec ses primes diverses : — « une photographie artistique d'après une toile d'ANGE TISSIER, — un autographe musical de ROSSINI (inséré dans le texte), — une gracieuse valse de huit pages — et un morceau de musique inédit de BOIELDIEU, l'auteur regretté de *la Dame Blanche*, de *la Tante Aurore* et de tant d'autres brillants opéras. »

Cet *Album*, dont la valeur musicale et artistique égale, on le voit, la valeur littéraire et le luxe de la forme, sera mis en vente au prix de douze francs, à la librairie de Paul Dupont, 41, rue Jean-Jacques-Rousseau, chez les principaux libraires et aussi dans les bureaux du journal.

Encouragée par le succès et par la sympathie générale, la rédaction de l'*Album de Notre-Dame-des-Arts* adopte une forme plus caractéristique encore en publiant dans ses colonnes un cours d'études pratiques sur tout art professionnel appliqué à l'industrie (voir dans le n° 5, l'article: ARTS ET SCIENCES, leurs applications industrielles).

Cette innovation recevant d'avance de hautes et nombreuses marques de sympathie, les rédacteurs du journal redoubleront de zèle dans la voie que l'*Album* s'est tracée.

L'éducation professionnelle des femmes est à l'ordre du jour, et depuis quatorze ans et plus, l'institution de *Notre-Dame-des-Arts* dont l'*Album* est l'écho fidèle, s'y est parfaitement dévouée après l'avoir fondé en principe.

L'*Album* ne saurait donc faillir à sa tâche.

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

La hauteur moyenne du baromètre a été de 753 millimètres.  
 Sa hauteur la plus élevée a été de 771 millimètres. Ce jour-là, le temps était beau, le thermomètre marquait 6° 0 centigrades; Les vents étaient à l'O. S. O. petite brise.  
 Sa hauteur la moins élevée a été de 723. Cette hauteur a été observée le 30, à 6 heures du matin. Il y avait eu, dans la nuit du 29 au 30, une tempête de N. E. D'après cette observation, on peut supposer que le baromètre a dû descendre plus bas dans la nuit et au moment où la tempête éclatait avec sa plus grande intensité.  
 La température moyenne, observée au thermomètre

centigrade exposé au nord et à l'ombre a été de 2° 3.  
 La température la plus élevée a été de 9° 5; ce jour-là, le temps était beau, le baromètre accusait 761 millimètres; les vents étaient au S. S. O. petite brise.  
 La température la moins élevée a été de moins 4° 0. Nous avons eu deux fois ce minimum. Le premier à la date du 10; le temps était très-nuageux; il y a eu de la pluie et de la neige dans la matinée; le baromètre accusait unemoyenne de 759 millimètres; les vents étaient au N. N. E. jolie brise. Le second, à la date du 14: le temps était nuageux; le baromètre à 756 millimètres; les vents au N. O. bonne brise.  
 Il y a eu pendant le mois : 6 jours de pluie ou de brume toute la journée; 8 jours où il est tombé de la pluie ou de la neige; 2 jours de très-beau temps; 14 jours d'assez beau temps.  
 Il y a eu en outre un coup d'E, et une tempête de N. E; un halo lunaire, un arc-en-ciel solaire et huit aurores boréales.

ÉTAT DES VENTS.

Il a venté:

1	jour de l'O. S. O.
2	— S. O.
3	— S. S. O.
3	— S. E.
1	— E. S. E.
1	— E.
2	— E. N. E.
1	— N. E.
2	— N. N. E.
1	— N. N. O.
3	— N.
6	— N. O.
1	— O. N. O.
3	— O.

POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur postal l'*Estafette*, parti pour Sydney, avec les dépêches de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le 29 novembre à 11 heures 1/2 du matin, est arrivé audit port le lendemain 30, à une heure de l'après-midi, suivant avis télégraphique dudit jour.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

27 novembre. — Allard (Joseph-Eugène).  
 28 id. — Iraxoqui (Edouard-Joseph-Nicolas).

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 29 novembre 1868.  
 PASSAGER : M. Fréchon, négociant.

BATIMENTS DU COMMERCE.

	ATTENDU	VENANT DE
Michel-Emile,		Guadeloupe.
Novembre	SORTIES	ALLANT A
	Stella-Maris, c. Rault, avec 25.000 kil. morue sèche en vrac; 4 barils rogues de morue, pesant 468 kil.; 2 barriques huile de morue, pesant 500 kil.; 8 caisses vieux zinc, pesant net 1196 kil.; 7 colis vieux cuivre, pesant 595 kil.; 34 ballots cuirs verts, pesant 958 kil.; 5 ballots vieux funin, pesant 330 kil., ch. par M. V. F. Lefrançois de Granville; 4 barils rogue de morue, pesant 461 kil., ch. par MM. Pépin frères de Saint-Pierre; 35 fûts hareng salé, pesant 4.060 kil.; ch. par M. Théberge de Saint-Pierre; 20.000 kil. morue sèche; une caisse huile de marsouin, pesant 15 kil. et 4 barils saumon salé, pesant 580 kil., ch. par M. H. Lecharpentier de Saint-Pierre; 7.111 morues vertes, pesant 11.300 kil.; 11.813 kil. morue sèche; 8.250 kil. drèche d'huile de foie de morue; 510 kil. huile de foie de morue; 511 kil. cuirs verts et 600 kil vieux funin, ch. par divers.	Granville.
Décembre.		
1 <sup>er</sup> . Charles-et-Marie, c. Philippe,		Guadeloupe.
avec 185,655 kil. morue sèche, ch. par MM. P. Beauteemps, P. Boitard, V. F. Lefrançois, J. Clément, P. Fontan et M <sup>me</sup> veuve F. Lepomellec et fils.		
— Pascal, c. Daguerre,		Martinique.
avec 180,677 kil. morue sèche, ch. par MM. M. Guibert et fils, V. F. Lefrançois, Lemoine et la C <sup>ie</sup> G <sup>ie</sup> Transatlantique.		

BATIMENTS ÉTRANGERS.

Novembre.	ENTRÉES	VENANT DE
26. Sea-Bird, c. Lasource, charbon.		Cap Breton.
— Catherine, c. Martell, charbon.		Cap Breton.
29. Ledeban, c. Balgo, div. march. en relâche Québec.		
30. Stesell, c. Lairda, div. march. id.		Halifax.
— Marguerite, c. Jan, div. march. id.		Sydney.
Décembre.	SORTIES	ALLANT A
1 <sup>er</sup> . Ledeban, c. Balgo,		Saint-Jean.
— Stesell, c. Lairda,		Saint-Jean.
— Marguerite, c. Jean.		Baie de Fortune.

Faute de renseignements certains nous n'avons pas signalé dans notre dernier numéro, le naufrage de la goélette UNION, patron Victor (Jules), du port de Saint-Pierre. Cette goélette, jaugeant 15 tonneaux 10 centièmes, appartenant à M. Sansinena et armée au cabotage, s'est jetée à la côte à Langlade, dans la soirée du 21 novembre dernier. L'administration a procédé au sauvetage en l'absence du propriétaire.

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

Chez M. F. DELANGLE, fab'  
 à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve).

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 25 au 30 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.				
25	753	755	2 5	2 0	2 8	— 1 0	N.	Petite brise.	Nuageux.	
26	762	762	2 5	2 0	2 5	0 5	E.-S.-E.	Fraicheur.	Nuageux.	
27	750	743	3 0	3 3	4 5	2 0	S.-E.	Bonne brise.	Entièrement couvert.	
28	735	736	3 0	1 5	4 0	— 1 5	S.-O.-O.	Idem.	Idem.	Pluie toute la journée.
29	740	739	0 0	1 0	1 5	— 1 0	N.-O.-S.-O.	Petite Brise.	Très-nuageux.	Pluie dans la matinée. — Neige dans la soirés.
30	725	730	4 0	3 5	4 8	3 0	E.-N.-E.	Bonne brise.	Idem.	Tempête de N. E. dans la nuit du 29 au 30.