

FEUILLE OFFICIELLE

DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES:

payable d'avance.

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.

CALENDRIER

Jeudi 18. S. Alexandre.

V. 19. S. Joseph.	L. 22. S ^e Léa.
S. 20. S. Joachim.	M. 23. S. Victorien.
D. 21. RAMEAU.	P.Q. M. 24. S. Gabriel.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

payable d'avance.

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

PARTIE OFFICIELLE

Par décret impérial en date du 9 janvier 1869, une pension viagère de la somme de 116 francs a été accordée à M^{me} Allain, veuve d'un gendarme, actuellement domiciliée à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

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

Saint-Pierre, le 9 mars 1869.

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 de février 1869, que la caisse coloniale a avancé au service marine pour le compte de l'exercice 1868, une somme de treize mille deux cent cinquante-cinq francs, quatre-vingt-huit centimes qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'ordonnateur;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÉTONS :

Article 1^{er}. 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 treize mille deux cent cinquante-cinq francs quatre-vingt-huit centimes, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service marine pendant le mois de février 1869, au compte de l'exercice 1868 et qui se répartissent de la manière suivante; savoir:

Chapitre 4.	396 fr. 24
— 5.	319 61
— 8.	3,487 08
— 9.	1,000 10
— 10.	2,411 89
— 11.	4,499 55
— 12.	536 16
— 17.	260 25
— 18.	345 00
Total.	13,255 fr 88

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 9 mars 1869.

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

Par le Commandant :
L'ordonnateur p.i.,
D'HEUREUX.

Par décision du Commandant en date du 4 mars 1869, prise sur la proposition de l'ordonnateur, un congé de convalescence pour la France, dont la durée sera fixée par Son Ex. le Ministre de la marine et des colonies, a été accordé à M^{me} Camille-Félicité Vernet, en religion sœur Marie-Joseph, supérieure principale des Dames de Saint-Joseph-de-Cluny, aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Parsuite du départ de la sœur Marie-Joseph, M^{me} Bernard, en religion sœur Victoire, a été agréée pour la suppléer pendant son absence, dans ses fonctions de supérieure principale de l'ordre.

AVIS AUX CRÉANCIERS DE L'ETAT.

CLOTURE de l'exercice 1868.

La clôture de l'exercice 1868, aura lieu, dans la colonie, aux époques ci-après de l'année 1869 :

SERVICE MARINE.

Le 20 février, pour le dépôt et la liquidation des pièces ;

Le 28 suivant pour le paiement.

SERVICE COLONIAL.

Le 20 mars, pour la liquidation et l'ordonnancement ;

Le 31 suivant pour le paiement.

Ainsi toute créance de l'Etat dont les titres n'auront pas été présentés aux détails administratifs, pour qu'elle soit liquidée et ordonnancée le 20 février ou le 20 mars, ou qui ayant été liquidée et ordonnancée n'aurait pas été présentée au Trésor pour être payée, le 28 février ou le 31 mars, suivant qu'elle appartiendra au service marine ou au service colonial, tombera dans les créances dites d'exercices clos lesquelles ne peuvent être acquittées dans la colonie qu'après avoir été ordonnancées directement par le ministre.

L'administration croit utile de porter à la connaissance du public les dispositions suivantes extraites d'un arrêté de M. le Gouverneur de la Martinique, portant règlement pour l'exploitation du bassin de radoub nouvellement ouvert à Fort-de-France, chef-lieu de cette colonie, ainsi conçues :

« Article 1^{er}. Le service de l'exploitation du bassin de radoub est réglé conformément aux dispositions suivantes.

Art. 2. La colonie de la Martinique, propriétaire du bassin de radoub de Fort-de-France, n'entreprend aucun travail à faire aux navires; elle se borne à louer le bassin asséché

aux armateurs, capitaines et constructeurs qui désirent en faire usage pour la réparation et la visite des navires, à leurs risques et périls.

Art. 3. Le tarif de location du bassin est fixé ainsi qu'il suit, pour les navires à voiles et à vapeur :

1^o Entrée au bassin, par tonneau, trois francs cinquante centimes;

2^o Pour chaque jour de séjour dans le bassin asséché, par tonneau quatre-vingt-dix centimes.

Art. 4. Le tonnage réel sera déterminé au moyen de la jauge admise par la douane française, sans déduction, dans le cas des navires à vapeur, pour l'espace occupé par les chaudières, les soutes à charbon et les machines.

Aucun navire ne payera sur moins de 200 tonneaux, quelle que soit la jauge.

Toutefois, lorsque plusieurs navires entrent en même temps dans le bassin, ils seront considérés comme un seul navire ayant un tonnage égal à la somme de leurs tonnages.

Art. 5. Les navires pourront entrer au bassin légers ou chargés, sans augmentation de prix pour ceux qui conserveront à bord tout ou partie du chargement.

Art. 6. Il est ouvert au bureau du bassin de radoub, de sept heures à dix, le matin, et de une heure à quatre, l'après-midi, un registre sur lequel ceux qui voudront faire usage du bassin devront se faire inscrire suivant les numéros d'ordre, en indiquant le nom du navire, son tonnage, son tirant d'eau devant et derrière, la nature de la cargaison, la nation à laquelle il appartient, le nom du capitaine et de l'armateur ou du consignataire.

Il sera délivré à l'agent du navire enregistré une carte datée et numérotée indiquant l'ordre et le tour d'entrée; plus, contre un reçu, un exemplaire du présent règlement.

Tout agent qui, après avoir fait inscrire un navire, ne sera pas en mesure de le faire entrer au jour fixé, perdra son inscription et il aura à payer, à titre d'indemnité, cinquante centimes par tonneau de jauge. Toutefois les agents de deux navires désirant échanger leur tour pourront le faire en obtenant le consentement du capitaine de port.

Art. 7. On suivra rigoureusement pour l'admission des navires l'ordre d'inscription. Cependant, les navires de guerre français, les steamers de toutes nations affectés au service postal et les navires faisant beaucoup d'eau et en danger de couler auront la priorité.

Le Gouverneur statuera sur l'application de ce droit de priorité.

Art. 8. La durée du séjour dans le bassin courra à partir du moment où le radier aura été asséché.

On comptera comme jours entiers le premier jour de l'assèchement du radier, si l'épuisement est terminé avant midi, et le jour



de la sortie, quelle que soit l'heure à laquelle cette opération aura lieu.

Art. 9. Si le navire n'est pas prêt par son fait à l'heure fixée par le capitaine de port pour l'entrée, le retard sera compté au prix du séjour du navire dans le bassin.

Art. 10. Aucun navire ne pourra entrer au bassin ou en sortir avant le lever ou après le coucher du soleil, à moins d'extrême urgence. Dans ce cas, l'entrée ou la sortie donnera lieu à des frais supplémentaires, et la journée qui suivra la nuit pendant laquelle le navire sera sorti sera payée comme un jour de séjour.

Art. 11. Les dimanches et fêtes chômées ne seront pas payés s'il n'est pas travaillé dans le bassin.

Art. 12. Si la pluie ou l'orage venait, au moment de commencer le travail, empêcher les ouvriers de travailler, la journée ne sera pas comptée, à moins que l'agent du navire n'exige que le travail soit fait; dans ce cas, la journée entière sera due.

Art. 13. Si, après avoir commencé leur travail, les ouvriers sont interrompus par la pluie ou autre accident, la journée entière n'en sera pas moins comptée.

Art. 14. Lorsque l'état du navire ou la nature des réparations à faire exigera une modification dans les installations de l'intérieur du bassin, cette modification sera à la charge de l'agent du navire, qui sera tenu de remplacer les chantiers dans leur position première.

Les épuisements supplémentaires auxquels cette opération pourra donner lieu seront payés à raison de 500 francs par épuisement complet.

En outre, tout le temps pendant lequel la forme restera non disponible, par suite de l'exécution de ces travaux de préparation ou de remplacement, y compris bien entendu la durée des épuisements supplémentaires, sera compté au prix du séjour du navire dans le bassin.

Art. 15. Les halages à l'entrée dans le bassin et à la sortie seront à la charge de l'armement. Les instructions du capitaine de port devront être suivies pour exécuter ces manœuvres.

Art. 16. Tout navire entrant au bassin devra avoir à sa disposition un nombre de charpentiers suffisant pour l'accorage.

Les apparaux appartenant au bassin pourront être loués moyennant un prix fixé dans un tarif spécial.

Le total du prix de location des apparaux pour la seule opération de l'échouage ne dépassera pas, pour chaque navire, un maximum fixé à 0 fr. 15 cent. par tonneau, quelle que soit la durée du séjour du navire dans le bassin.

L'emploi de ces apparaux sera fait sous la surveillance du capitaine de port.

Art. 17. Les capitaines et consignataires seront responsables des objets qui leur seront livrés et ils payeront la valeur de ceux qu'ils ne rendraient pas.

Toutes les avaries seront réparées à leurs frais.

Les objets reconnus en bon état au moment de leur livraison seront considérés comme noufs.

Art. 18. La colonie se réserve le droit d'affirmer l'accorage des navires dans le bassin. Toutefois les capitaines et consignataires conserveront la faculté de faire exécuter cette opération par des agents à leur solde en louant, aux conditions du tarif ci-dessus les apparaux appartenant au fermier. Dans le cas où ils opéreraient avec des apparaux à eux appartenant, ils seraient tenus de payer au fermier une redevance fixée à 0 fr. 10 cent. par tonneau pour le navire entrant dans ces conditions.

Art. 19. Il est expressément défendu, sous peine de tous dommages et intérêts :

1° De dégrader le bassin et d'y rien faire

qui puisse nuire;

2° De faire usage d'aucun objet appartenant au bassin sans avoir obtenu l'autorisation du capitaine de port.

Art. 20. Tout jet dans le bassin et sur les bords est expressément défendu, et tout ce qu'il peut y avoir à sortir du navire doit être porté à terre, à l'emplacement désigné par le capitaine de port.

Avant la sortie du navire, le bassin devra être balayé et nettoyé par les hommes de l'équipage et les balayures portées à terre. A défaut, le capitaine de port procédera à l'appropriation, aux frais du navire.

Art. 21. Il est interdit de chauffer les navires dans le bassin.

Art. 22. Toutes les avaries occasionnées au bassin par les navires, à leur entrée et à leur sortie ou pendant leur séjour, seront réparées à leurs frais.

Art. 23. L'équipage peut rester à bord du navire qui séjournera dans le bassin, mais il sera soumis à la police de l'établissement.

Art. 24. Les navires au bassin se conformeront au règlement du port pour tout ce qui est relatif au feu et à la lumière.

Art. 25. Avant d'introduire un navire au bassin, on devra rentrer les bouts-dehors des focs, si c'est jugé utile, les pistolets, les ancre, amener les embarcations, débarrasser enfin le navire de tout ce qui pourrait gêner la manœuvre sur les côtés.

Art. 26. Le capitaine de port tiendra un registre spécial sur lequel seront constatées l'heure de l'assèchement du radier et celle de la sortie du navire qui servent de base à l'application du tarif de location, ainsi que tous les éléments d'appreciations des frais accessoires, location d'apparaux et autres, qui permettront de fixer les sommes dues par le navire.

Le décompte de ces sommes, dressé par le capitaine de port, sera vérifié et visé conformément aux règlements financiers de la colonie, et le montant sera versé dans la caisse du trésor colonial.

Le billet de sortie ne sera délivré que sur le vu de la quittance constatant le payement des sommes dues par le navire.

Art. 27. Tout agent ou consignataire ainsi que le navire répondent du payement des sommes dues.

Art. 28. Les contestations relatives à l'exécution du présent règlement seront jugées administrativement. »

PARTIE NON OFFICIELLE

— Nous lisons dans le *Journal de Fécamp* : « Lundi, notre population maritime était en fête. Les équipages de nos navires, presque tous réunis en ce moment dans le port, célébraient la fête de Saint-Pierre, leur patron. Une messe solennelle a été dite à l'église Saint-Etienne qui était encombrée par la foule. Les navires avaient été pavoisés, ce qui donnait à nos bassins, entièrement garnis en ce moment, un aspect remarquable.

» Cette fête est pour ainsi dire chaque année le signal des premiers départs. Dans huit ou dix jours, en effet, quelques-uns de nos terre-neuviens, dont l'armement est en parti achevé, quitteront le port pour aller prendre leur sel à Cadix ou Sétuval et faire ensuite route pour les lieux de pêche. »

— On lit dans la *France* : « Le nom du capitaine Duchesne, dont l'énergique sang-froid vient de sauver le paquebot *Pereire* d'une perte presque certaine, réveille le souvenir d'un drame maritime, dans lequel ce même officier joua un rôle vraiment héroïque.

» C'était au mois de septembre 1854. Le capitaine Duchesne commandait un petit valeur appelé la *Vesta*, qui ramenait en France un certain nombre de pêcheurs de Terre-

Neuve, arrivés à la fin de leur campagne de pêche.

» Au milieu d'un épais brouillard, la *Vesta* est abordée par le paquebot américain *l'Artic*, dans le flanc duquel elle laisse une partie de son avant. Le navire mutilé semble condamné à sombrer, et déjà les matelots courrent aux embarcations.

Le capitaine saisit une hache, déclare qu'il étendra mort le premier qui s'occupera de son salut personnel au lieu de travailler au salut commun, et, à sa voix l'ordre se rétablit. La cargaison et le lest, transportés à l'arrière, permettent à la *Vesta* de se relever; on répare tant bien que mal, la terrible avarie, et le bâtiment, sauvé par un véritable prodige d'habileté nautique, parvient à rallier le port de Saint-Jean de Terre-Neuve.

» Pendant ce temps, le gigantesque *Artic* s'engloutissait avec 300 passagers, au bout de cinq heures d'agonie perdues en indécisions stériles, par un commandant sans initiative.

» Nous croyons nous rappeler que la belle action du capitaine Duchesne lui valut la croix d'honneur.

» On voit que nous avions raison en disant que le commandant du *Pereire* n'en était plus à faire ses preuves. »

— Les résidus industriels tendent de plus en plus à être utilisés. Citons quelques curieux exemples.

Le produit empyreumatique si fétide de la fabrication de l'eau-de-vie peut donner de l'essence de poiré, de pomme, et surtout ces essences de raisin et de cognac, avec lesquelles on donne à l'eau-de-vie le bouquet du cognac de France.

L'essence d'ananas s'obtient par l'action du fromage en putréfaction sur du sucre ou en distillant avec de l'alcool et de l'acide sulfureux un savon fait avec du beurre; l'essence de mille fleurs si répandue dans la parfumerie emprunte son ingrédient principal à l'égout de vacherie.

Les résidus de teinture sont aujourd'hui utilisés, mais les rebuts vitrifiés de fonderies ne le sont pas encore. On s'en servira sans doute bientôt comme matériaux de construction.

La quantité de matière animale perdue annuellement sur les pêcheries de Terre-Neuve est de 120,000 tonnes; on pourrait en faire un engrangement excellent. Il n'est que temps d'y songer, ainsi qu'aux vidanges, car les îles d'où l'on extrait le guano seront épuisées en 1888.

Buenos-Ayres est éclairée avec un gaz retiré de la graisse des chevaux tués uniquement pour l'exploitation de cette graisse et de la peau.

Dix-huit à vingt mille éléphants sont tués tous les ans pour fournir l'ivoire des manches de couteaux, rasoirs, canifs de Sheffield. Leur chair est excellente et n'est pas encore utilisée.

Les excréments de chenilles servent à nettoyer les peaux de chevaux avant de les tanner pour en faire du cuir de Maroc,

Les photographies renferment des quantités appréciables d'or et d'argent que l'on recueille quand les épreuves sont manquées.

Copeaux, orties, vrilles de houblon, écorses, etc., servent à faire du papier. Avec l'*herbe alfa* on a fait le papier qui a servi à imprimer le catalogue de l'Exposition de Londres. (Constitutionnel).

— On écrit de Saint-Nazaire au *Phare de la Loire*, de Nantes, du 10 février, que le capitaine Soule, commandant le trois-mâts américain *Schalemuc*, de Bath, venant du Callao, entré en Loire, a, le 15 janvier dernier, par 36° latitude Nord et 40° longitude Ouest, recueilli à la mer le capitaine, le second et quatre matelots du brik-goëlette anglais *E.-Bigelow*, d'Halifax, allant de ce port à Demerara, avec un chargement de bois. Le *E.-Bigelow* depuis 35 jours avait sa cale pleine d'eau, et les 6 malheureux arrachés à la mort par le

capitaine Soule étaient exténués de fatigue. Ils ont été débarqués à Saint-Nazaire le 9 février, et vont se diriger sur Nantes pour y voir le consul d'Angleterre.

On lit dans le *Journal officiel* du 14 janvier: « Le *Journal officiel*, dans son numéro du 5 janvier, édition du soir, a inséré un avis relatif d'une part, aux monnaies soumises à la démonétisation, d'autre part, aux monnaies qui seules conservent le droit de circulation en France, à partir du 1^{er} janvier 1869. »

Cet avis nécessite une rectification.

En effet, c'est par erreur qu'au nombre des pièces qui auront désormais le droit de circulation, on a fait figurer les monnaies pontificales; ces monnaies n'ont en France qu'une circulation de simple tolérance, ainsi qu'il a déjà été dit dans un précédent avis. Leur admission dans les caisses publiques est purement facultative, et elle ne deviendra légale et obligatoire qu'après l'accession du gouvernement pontifical à la convention de 1867. »

Le gouvernement et le *Trinity board* sont, croyons-nous, dit le *Daily News*, sur le point d'étudier un projet d'établissement de stations télégraphiques en pleine mer, qui a reçu l'approbation de plusieurs autorités scientifiques des plus sérieuses. On propose d'établir des navires-stations, d'abord à l'entrée de la Manche, entre les îles Sorlingues et Ouessant, et ensuite à l'entrée méridionale du canal Saint-Georges, de même qu'au large de la côte sud et de la côte nord de l'Irlande. Des câbles électriques relieraient ces bâtiments aux points les plus rapprochés de la terre, de sorte que les navires qui se trouveraient en mer à 40 ou 50 milles du rivage pourraient se mettre en communication télégraphique avec tous les points de la Grande-Bretagne, avec le continent et l'Amérique.

Subsidiairement au projet qui sert de base, on proposerait de débarquer les passagers à ces stations flottantes et de les faire transporter à la côte par de puissants steamers qui feraient le trajet d'aller et de retour de ces points aux ports les plus voisins.

On utiliserait également ces flotteurs pour y emmagasiner les provisions dont les navires ont le plus communément besoin. Toutefois, le grand point consiste dans l'établissement de communications télégraphiques non interrompues entre les navires et le rivage, et la facilité d'obtention de ce résultat est attestée par des praticiens éminents tels que le sont sir Samuel Canning, M. Latimer Clarke et M. R. Sabine. Il semble en effet évident que, avec les progrès de la télégraphie sous-marine, il n'y a aucun obstacle dans la pose d'un câble de peu de longueur comme ceux dont il s'agit.

Ces navires-stations seraient, d'après l'avis des ingénieurs, des bâtiments en bois, à compartiments étanches amarrés avec une ancre à champignon, et garnis d'un système spécial de chaînes en fer pour empêcher le navire de plonger de l'avant. Des paratonnerres, des gongs, des trompes, des canons, des signaux à brouillard, des feux et des appareils complets pour signaux de jour et de nuit feraient partie de l'outillage de ces navires, et l'on étudie soigneusement d'autres détails de leur construction et de leur équipement.

(*Courrier du Havre*).

Les treize commandements des industriels. — Dans l'établissement d'un des principaux fabricants de Dresde, on voit brodés en soie et superbement encadrés les treize commandements suivants:

1^o Achète un bon matériel.

2^o Fabrique seulement de la bonne marchandise.

3^o Ne fais pas d'affaires au delà de tes forces.

4^o Cherche à avoir de clients solvables.

5^o Paye tes dettes.

6^o Sois jaloux de ta réputation

7^o Ne te laisse pas accabler par les pratiques.

8^o Evite ceux qui paye lentement et les clients voyageurs.

9^o Ne laisse pas trop voir ton désir de vendre.

10^o Fais régner l'ordre le plus parfait dans ton établissement.

11^o Mène-toi de tes affaires seulement.

12^o Fais un grand cas des progrès de l'industrie.

13^o Traite fraternellement les ouvriers.

(*Union des Deux-Villes*).

On travaille avec activité en ce moment à Saint-Valery-en-Caux, à l'armement des Terre-Neuviers. Cette année, ce port en compte huit, dont quatre doivent partir vers le 15 de ce mois pour aller charger du sel à Sétuval ou à Cadix; les quatre autres partiront directement pour Saint-Pierre et Miquelon au commencement de mars, à peu près en même temps que les bateaux destinés à la pêche de la morue en Islande et à la pêche du maquereau. Nous constatons avec plaisir que la flottille de Saint-Valery s'est encore renforcée cette année. (*Courrier du Havre*).

COUR DE CASSATION.

ASSURANCES MARITIMES. — RÉTICENCE. — ANNULATION DE LA POLICE.

En matière d'assurances maritimes, il y a réticence dans le sens de l'article 348 du Code de commerce entrainant l'annulation de l'assurance, dans le fait des assurés d'avoir dissimulé, au moment de l'assurance, que, si le navire était en relâche dans un port étranger, cette relâche était forcée et avait pour cause des réparations d'avaries, et de n'avoir pas fait connaître un prêt et la grosse contracté pour faire face aux frais de ces réparations, et cette annulation du contrat doit être prononcée pour ces faits, souverainement constatés par les juges du fond, quoique le sinistre ne soit arrivé au navire assuré qu'après son départ du port de relâche, c'est-à-dire après que les avaries, antérieures d'ailleurs à l'assurance, avaient été solidement réparées.

Rejet, au rapport de M. le conseiller Massé et sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Paul Fabre, du pourvoi des sieurs Henric, contre un arrêt de la Cour impériale de Paris, du 9 décembre 1867, rendu au profit des divers assureurs; plaidant, M^e Costa, avocat.

La cour de cassation vient de juger une question aussi délicate qu'intéressante. Elle a décidé, dans son audience du 9 février 1869, et sur les conclusions conforme de M. de Raynal, premier avocat général, que l'article 315 du Code Napoléon en disant:

« La légitimité de l'enfant né trois cents jours après la dissolution du mariage pourra être contestée. »

A entendu parler de trois cents jours civils, composés de vingt-quatre heures, de minuit à minuit, ce qui exclut la computation de *momentum ad momentum*. En conséquence, la légitimité de l'enfant né le trois-centième jour, non compris celui de la dissolution du mariage, ne peut être contestée.

(*Courrier du Havre*).

N° 1. — 25 JANVIER 1869.

AVIS AUX NAVIGATEURS

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

AUSTRALIE (Côte sud).

Feu fixe à Port-Adélaïde (golfe Spencer).

Le capitaine du port à Port-Adélaïde fait connaître que, le 1^{er} janvier 1869, on a allumé un nouveau feu au côté Sud de la barre

extérieure du port Adélaïde, pour remplacer le feu flottant qui a été enlevé.

Le nouveau feu est *fixe blanc*, élevé de 15^m 2 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 14 milles sur tout l'horizon de la mer.

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

La tour est en fer, élevée de 19^m 8 et entourée de pilotis sur lesquels on a construit la maison des gardiens; elle est placée près de l'extrémité du South-Sand, au côté Sud du canal de la barre extérieure, et par 2^m 1 d'eau aux basses mers des syzygies.

Le canal, navigables pour les grands navires, est à 65 mètres au Nord du phare, et il y a dedans actuellement 3^m 9 de fond aux basses mer des syzygies ordinaires, la montée de l'eau étant de 2^m 44 aux mêmes époques de la marée.

INSTRUCTIONS. — Quand on a paré les banes Troubridge et qu'on est dans une bonne position pour remonter le golfe, on doit, avec un grand navire, chercher à relever le phare du N. N. E. 1/2 E. au N. E. 1/2 E., évitant avec soin de l'amener au Nord du N. N. E. 1/2 N., afin de parer le banc Wonga, qui gît au Sud de la jetée.

LE MOUILLAGE le plus convenable est en tenant le phare du N. N. E. 1/2 N. au N. N. E. 1/2 E., et le feu *rouge* de la jetée entre l'E. S. E. 1/2 E. et l'E. S. E. 1/2 S. Dans cette position, on aura plus de 9 mètres, de fond de sable.

Les pilotes partent maintenant de la jetée pour accoster les navires; le bateau-pilote n'existe plus.

On signale au mât de pavillon qui est sur la plate-forme du phare la profondeur de l'eau sur la barre intérieure de Port-Adélaïde.

1 ballon au tiers de la vergue, côté Sud . . .	3 ^m 04.
1 ballon au tiers de la vergue, côté Nord . . .	3 ^m 35.
1 ballon au bout de la vergue, côté Sud . . .	3 ^m 66.
1 ballon au bout de la vergue, côté Nord . . .	3 ^m 96.
1 ballon au bout de la vergue (?), côté Sud . .	4 ^m 27.
1 ballon au bout de la vergue (?), côté Nord . .	4 ^m 57.
2 ballons verticaux au bout de la vergue, côté Sud	4 ^m 88.
2 ballons verticaux au bout de la vergue, côté Nord	5 ^m 18.
2 ballons horizontaux au bout de la vergue, côté Sud	5 ^m 49.
2 ballons horizontaux au bout de la vergue, côté Nord	5 ^m 79.
1 ballon à chaque bout de la vergue, côtés Nord et Sud	6 ^m 10.
2 ballons verticaux au tiers de la vergue, côté Sud	6 ^m 40.
2 ballons verticaux au tiers de la vergue, côté Nord	6 ^m 71.
1 ballon à chaque tiers de la vergue, côtés Nord et Sud	7 ^m 01.

Les fractions intermédiaires sont signalées avec les pavillons numériques du code commercial, hissés dans une position bien visible, chaque quart d'heure, pendant le flot. Dans le cas où un navire d'un grand tirant d'eau descendrait la rivière, on continuerait les signaux jusqu'à ce que le navire soit mouillé ou qu'il ait passé la barre intérieure.

Pavillon carré *rouge* sous le ballon extérieur, d'un côté ou de l'autre, *BASSE MER*. (S'il y avait un ballon de chaque côté de la vergue, le pavillon rouge serait hissé à la tête du mât).

Pavillon carré *bleu* sous le ballon extérieur, d'un côté ou de l'autre, *HAUTER MER*. Ces derniers signaux resteront hissés depuis le moment où la marée paraîtra être établie jusqu'au signal suivant, qui marquera qu'elle a commencé à monter ou à baisser.

Relèvements vrais. Variation : 5^o 30' N. E. en 1868.

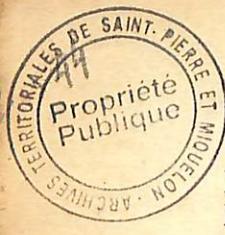
B. DOUGLAS.

Voyez la série K, n° 230; les cartes n° 1094, 1159; l'instruction n° 205, page 96, et l'annonce n° 23, 25 juillet 1868.

Le Chef du service des instructions,

A. LE GRAS.





L'ALBUM DE NOTRE-DAME-DE-PARIS.

Parait le 25 de chaque mois.

PRINCIPAUX COLLABORATEURS: MM. Auber, Babinet, Bennet, Henry Berthoud, Adrien Boieldieu, Chabon, Collette, Paul Féval, Théophile Gautier, Gidel, Félix Godefroid, Arsène Houssaye, A. Jubinal, Ernest Legouvé, E. Morin, De Malarce, Adrien Paul, Priestley, Rossini, Stamaty, Ange Tissier, etc., etc.

ABONNEMENT: 20 fr. pour Paris; 22 fr. pour les départements. Le port en sus pour l'étranger.

Toutes communications ou réclamations doivent être adressées au secrétariat de la rédaction, 52, boulevard d'Argenson, à Neuilly.

On s'abonne : à la librairie Paul Dupont, 45, rue de Grenelle-Saint-Honoré (cour des Fermes) et chez tous les principaux libraires.

EPHÉMÉRIDES.

MARS.

18. — 1779. — La frégate l'AIGRETTE, commandant La Bretonnière, force la frégate anglaise l'ARÈTHUSE à s'échouer sur l'île Molène, près de Brest.

19. — 1660. — Deux bâtiments français commandés par MM. de Saintot et Cyprien, repoussent 7 corsaires d'Alger.

20. — 1691. — Bombardement de Villefranche par l'escadre du comte Victor-Marie d'Estrées et les galères du bailli de Noailles.

21. — 1780. — Combat de l'ANNIBAL, commandant La Motte-Piquet, contre 3 vaisseaux anglais (parages de Saint-Domingue).

22. — 1689. — Débarquement à Kingsale, en Irlande, du roi Jacques II, accompagné d'une flotte de 22 vaisseaux français.

23. — 1808. — Combat de la SIRÈNE contre une division anglaise, dans les parages de Groix. Le capitaine de frégate DUPERRÉ remet son bâtiment à flot sous les yeux de l'ennemi.

24. — 1811. — La frégate l'AMAZONE, attaquée par une division anglaise, s'incendie elle-même.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale Arbutus, est partie pour Halifax avec la correspondance de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, mardi dernier 16, à 8 heures du matin.

Cette goëlette rapportera à Saint-Pierre les malles d'Europe, du 12 mars courant. Celles du 26 février dernier, également attendues, ont dû être confiées, par suite d'ordre télégraphique, au capitaine de la goëlette anglaise King, qui doit partir d'Halifax aujourd'hui, expédiée de ce port par M. Frecker, avec un chargement de farine, pommes de terre et diverses marchandises pour l'approvisionnement de la colonie.

ÉTAT CIVIL.

SAINTE-PIERRE.

NAISSANCE.

15 mars. — Ledréney (Marie-Augustine).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE

Mars.	ENTRÉES	VENANT DE
15. Mésange, c. François, div. march.	Saint-Malo.	
— Georges-Auguste, c. Lambert, div. march.	Granville.	
13. Eclair, c. Gaillard, morue sèche.	Guadeloupe.	
16. Arbutus, p. Gautier, lest.	Halifax.	
17. Violette, c. Guillaume, morue sèche.	Martinique.	

Le 13 mars à midi, favorisé par un beau temps l'ECLAIR a pris la mer emportant à la Guadeloupe 177,492 kilog. de morue sèche, chargée par MM. Victor Lefrançois, la Cie Gérale transatlantique, M. Guibert et fils et Beust père et fils.

La VIOLETTE, est partie pour la Martinique, le 17, à 11 heures du matin, ayant à bord 104,300 kil. de morue sèche, ch. par MM. V. Lefrançois, P. Beautemps.

La MÉSANGE et le GEORGES-AUGUSTE, sont arrivés vendredi de la Métropole. Ils apportent tous les deux un complet chargement d'approvisionnements généraux, parmi lesquels se trouvent des denrées impatiemment attendues.

Un avis télégraphique annonce l'arrivée à Halifax de MM. Dupont, Vincent, Clément (Joseph) et Gautier (Gustave). Ils doivent partir pour Saint-Pierre, aujourd'hui jeudi, à bord de la goëlette KING, chargée de diverses provisions pour notre colonie. J. L.

ANNONCES & AVIS

MARTINICO.

DRY DOCK OF FORT-DE-FRANCE

INFORMATIONS.

The dock of Fort-de-France is constructed with free-stone and shut by an iron gate. It is 129 meters long from the external groove of the gate to the wall forming the opposite extremity.

The flood-gate of entrance is 26 meters wide at the mean level of the sea.

The height of water above the apron is 8m 60 at the mean level of the sea.

The dock can therefore hold vessels having a length of deck from 115 to 120 meters, and a breadth, out of the paddle boxes, of 25 meters, and a draught of 8m 50.

According to the tariffs existing at Martinico, the duty for TEMPORARY ANCHORAGE, — during three days only, — in each harbour of the colony, and for CALLING AT A PORT, UPON A FORCED PUT, — whatever may be the duration of the stay, — is fixed as follows :

Per French or foreign vessel coming from France, French possessions or foreign countries. 11 francs.
(to the exclusion of all other duties).

A ship coming to Fort-de-France solely to

get repaired in the dock, is assimilated to ships calling at port, upon a forced put, if the said ship makes no commercial transaction during her stay. — The selling of goods damaged at sea is not considered as a commercial transaction involving the payment of duties of navigation and accessory taxes, other than the duty of calling at port.

A LOUER.

La maison de M^{me} v^e THORN, située auprès de la Glacière, ainsi que ses terrains, situés rues Joinville et Granchain.

S'adresser à M^{me} v^e THORN ou à M. R. O. SHEEHAN.

GUILBERT & PICARD

RUE DE SÈZE ET RUE JACQUES-CARTIER (près de l'église)
St-Pierre et Miquelon.

VENTE EN GROS ET EN DÉTAIL

Mercerie, Faïence et Verrerie, Verres à vitres, Rouennerie, Bijouterie en Or et en Argent, Quincaillerie, Peintures et Vernis, Achat de vieil Or et Argent.

Chaussures, Parfumerie, Droguerie, Epicerie, Sirops et Liqueurs, Vins, Eaux-de-Vie, Rhum, Cognac, Conserves alimentaires, Cigares, Tabacs, etc.

AVIS.

La maison COMOLET frères et les fils de l'aîné à l'honneur d'informer Messieurs les Négociants de Saint-Pierre, que toutes fournitures faites sans bons de ladite maison ne seront pas payées.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie (année 1868).

Prix: 6 francs.

TABLEAU POSTAL

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix: 50 centimes.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 10 au 16 mars 1869.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE. maximum — minimum.	DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU GRÈZ.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.					
10	772	772	— 4 5	6 0	6 0 — 10 0	N.-O.-O.	Petite brise.	Peu nuageux.	Aurore le soir.
11	765	759	3 5	4 0	5 0 0 0	S.	Jolie Brise.	Entièrement couvert.	Pluie toute la journée.
12	757	754	3 5	3 5	4 0 0 0	Calme.	Calme.	Idem.	Pluie et brume toute la journée.
13	750	756	1 0	0 0	1 0 — 1 0	N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	Pl. à 1 heure et neige à 4 heures du soir.
14	759	757	3 5	4 5	6 5 — 1 5	O.-S.-O.	Petite brise.	Très-nuageux.	Neige toute la journée.
15	754	755	1 0	0 0	1 5 — 3 5	S.-O.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Neige à 6 heures du matin.
16	757	758	0 0	— 3 5	0 0 — 7 5	O-N.-O.	Idem.	Nuageux.	