

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.

Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIER

Jeudi 20. S. Bernardin.	L. 24. S ^e Afre.
V. 21. S ^e Virginie.	M. 25. S. Urbain. P. L.
S. 22. S ^e Julie.	M. 26. S. Philippe.
D. 23. TRINITÉ.	

PRIX DE L'ABONNEMENT:

payable d'avance.

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

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

PARTIE OFFICIELLE

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

Saint-Pierre, le 11 mai 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 d'avril 1869, que la caisse coloniale a avancé au service *Marine*, pour le compte de l'exercice 1869, une somme de *vingt-quatre mille huitcent quatre-vingt-dix francs quatre-vingt-six centimes* qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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 *vingt-quatre mille huitcent quatre-vingt-dix francs quatre-vingt-six centimes*, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service *Marine* pendant le mois de d'avril 1869, au compte de l'exercice 1869, et qui se répartissent de la manière suivante; savoir:

Chapitre 4.	4,815 fr. 34
— 5.	4,675 68
— 6.	239 26
— 8.	1,488 00
— 9.	5,226 77
— 10.	88 75
— 11.	8,236 60
— 12.	90 46
— 14.	30 00
Total.	24,890 fr 86

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 11 mai 1869.

Le Commandant,

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

Par décision du Commandant en date du 11 mai 1869, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, un congé de convalescence pour la France, dont la durée sera fixée par S. E. le Ministre de la marine et des colonies, a été accordé à M. Nielly, médecin principal de la marine, chef du service de santé.

Par décision du même jour, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, M. le docteur Gras, médecin de la marine de 2^e classe, est

appelé à remplir les fonctions de Chef du service de santé, pendant l'absence de M. Nielly, autorisé à se rendre en France pour y jouir d'un congé de convalescence.

Par arrêté en date du 17 mai 1869, pris sur la proposition de l'Ordonnateur, M. le Commandant a accordé un acte de francisation exceptionnelle à la goëlette de construction étrangère du nom de *Ixia*, jaugeant 34 tonneaux 73 centièmes et appartenant à la maison v^e Le Pomellec et fils.

Par arrêté en date du 17 mai 1869, pris sur la proposition de l'Ordonnateur, M. le Commandant a accordé un acte de francisation exceptionnelle à la goëlette de construction étrangère du nom de *Trois-Frères*, jaugeant 16 tonneaux 58 centièmes, et appartenant au s^e Lenormand.

Par décision du Commandant en date du 18 mai 1869, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, M. Jégorel (Louis), en religion frère Ephrem, de l'Institut de Ploërmel, actuellement en excédant au cadre de la communauté dans la colonie, est autorisé à rentrer en France par le premier bâtiment du commerce qui relèvera de la colonie pour cette destination.

INSCRIPTION MARITIME.

POLICE DE LA NAVIGATION.

Par jugement du tribunal maritime commercial siégeant à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon), en date du 18 mai 1869, les nommés: 1^{er} Lemaître (Jean), matelot, inscrit à Granville, 1^{er} et n° 178; 2^{er} Philippot (Jacques), matelot de 2^e classe, inscrit à Paimpol, f 3,278, n° 6,556, embarqués tous deux en qualité de matelots sur la goëlette *Maria*, du port de Saint-Pierre, ont été condamnés à un mois de prison et à une campagne extraordinaire d'un an, sur un bâtiment de l'État, à 2/3 de solde, par application des articles 65, 66 et 67, § 2 du décret-loi du 24 mars 1852.

PARTIE NON OFFICIELLE

Le *Journal officiel de l'Empire français* publie la lettre suivante, adressée par l'Empereur au Ministre d'Etat:

« Palais des Tuilleries, le 12 avril 1869. »

« Monsieur le ministre,

« Le 15 août prochain, il y aura cent ans que l'empereur Napoléon est né. Pendant

ce longue période bien des ruines se sont accumulées, mais la grande figure de Napoléon est restée debout. C'est elle encore qui nous guide et nous protège; c'est elle qui de rien m'a fait ce que je suis.

« Célébrer la date séculaire de la naissance de l'homme qui appela la France la grande nation, parce qu'il avait développé en elle ces mâles vertus qui fondent les empires, est pour moi un devoir sacré auquel le pays tout entier voudra s'associer. A mes yeux la meilleure manière d'honorer ce jubilé national est de répandre un peu de bien-être parmi les anciens compagnons d'armes de l'Empereur.

« Les deux millions sept cent mille francs que la Légion d'honneur leur distribue tous les ans sont insuffisants pour assurer leur existence.

« J'ai pensé qu'on pourrait charger la Caisse des dépôts et consignations de servir à ces vieux soldats des pensions viagères plus élevées, en lui abandonnant le crédit alloué par la chambre pendant le nombre d'années nécessaire pour le recouvrement de ses avances. De cette manière, on viendrait efficacement en aide à de glo- rieuses infortunes sans modifier en rien les dispositions du budget.

« Je voudrais qu'à partir du 15 août pro-

chain tout militaire de la République et du

premier Empire reçut une pension annuelle de 250 francs.

« Le Corps législatif, je n'en doute pas, accueillera cette proposition avec le sentiment national qui l'anime à un si haut degré. Il pensera comme moi qu'à une époque où l'on se plaint des progrès du scepticisme, il est bon de récompenser les dévouements patriotiques et de les rappeler aux générations nouvelles.

« Réveiller les grands souvenirs historiques, c'est ranimer la foi dans l'avenir, rendre hommage à la mémoire des grands hommes, c'est reconnaître une des plus éclatantes manifestations de la volonté divine.

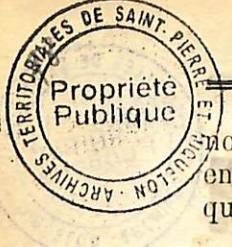
« Je vous prie de vous entendre avec le ministre des finances et le ministre de la Maison, afin de préparer un projet de loi et de le soumettre sans retard au Corps législatif, après avoir pris l'avis du Conseil d'Etat.

« Sur ce, monsieur le Ministre, je prie Dieu qu'il vous ait en sa sainte garde.

» NAPOLEON. »

La *Revue maritime et coloniale*, dans son numéro du mois de mars, reproduit les principaux passages d'un article du *Times* sur la confection et la pose du câble transatlantique français; nous pensons qu'il sera agréable à





nos lecteurs de retrouver ici les détails d'une entreprise à laquelle la colonie ne peut manquer de prendre le plus vif intérêt.

Le nouveau câble transatlantique français.

« Grâce au monopole qui a concédé aux compagnies anglo-américaines le droit exclusif d'atterrir des câbles à Terre-Neuve pendant cent ans, la voie que suivra la ligne française diffère essentiellement de celle des câbles anglais. Pour la même raison, provenant des exigences des différentes profondeurs, le nouveau câble pourra être dénommé *composite* en tout, hormis son conducteur et son isolement qui partout sont identiques. A chacune des extrémités du câble se trouve un bout riverain, distinct, et de ce bout au câble qui est submergé au large, il existe une longueur intermédiaire d'une fabrication toute spéciale. La partie du large est presque semblable au câble atlantique de 1856, et là où le câble français diffère, c'est en mieux.

« La route que l'on se propose de suivre pour le câble commence à Ouessant, à quelques milles de Brest. Il débute dans une eau très-basse, bas-fonds de six, huit ou dix brasses de profondeur, pendant les deux ou trois premiers milles; puis il s'enfonce lentement de 30, 70 et 90 brasses, profondeur qui est maintenue dans tout le lit de la Manche. Il demeure à ce niveau jusqu'à ce qu'il soit en ligne avec la partie la plus occidentale de la côte irlandaise, où le câble, prenant sa direction au Nord, la profondeur de l'eau tombe tout à coup de 200 à 800 brasses. A 50 ou 60 milles au sud de cette route, la profondeur de l'eau s'accroît brusquement de 200 à 2,200 brasses. Tout le reste de la route passe au-dessus de la partie vaseuse jusque vers le milieu de l'Océan, et à une profondeur uniforme d'environ 2,300 brasses. Après avoir quitté Brest, le câble se dirige au Nord, de manière à passer juste au nord et à peu de distance des trois terribles roches menaçantes autour desquels l'Atlantique court et bouillonne incessamment. Ces crêtes noires sont dénommées les Trois-Cheminées.

Elles sont situées par 47° de latitude Nord, par 30° de longitude O. et l'eau autour d'elles se précipite à environ 1,800 brasses; un peu au-dessus de ces rochers, la profondeur de l'eau est de 1,100 brasses, et à 1° environ au sud, de 500 brasses. Le câble est maintenu néanmoins dans une profondeur assez régulière de 1,800 à 2,000 brasses; il repose constamment sur des couches de vase et de coquillages. Ces coquillages ont les formes les plus délicates des diatomacés; ils sont visibles uniquement à l'aide d'un puissant microscope; ils sont aussi beaux que la poudre la plus brillante. Tout le lit de l'Atlantique paraît être plus ou moins composé des débris de ces animalcules.

« Après avoir dépassé les Trois-Cheminées, le câble sera posé en pleine mer jusque devant le voisinage du rocher isolé de Job, qui s'élève des profondeurs de l'Océan par 45° 50' de latitude Nord, et 35° 50' de longitude Ouest. Il passe ensuite à une bonne distance au Nord du banc de Milne et courbe légèrement sa route vers l'extrémité méridionale de Terre-Neuve, non loin du cap Race. Arrivé sur ce point, il suit, pendant un court espace de temps, le rivage Sud de l'île avec une profondeur d'immersion qui ne va pas au delà de 100 brasses. Mais ce chiffre augmente bientôt jusqu'à 1,500 brasses, en tournant vers le Nord pour passer entre les bas-fonds appelés le Banc-Vert et le Banc de Saint-Pierre. Ce passage franchi, le câble atterrit à l'île de Saint-Pierre, qui n'est pas éloignée de la baie de Placentia dans l'île de Terre-Neuve. De l'île Saint-Pierre, où se trouvera une station semblable à celle de Heart's Content, la ligne se dirigera vers le Sud dans des profondeurs moyennes de 200 à 300 brasses, au large du cap Breton, de la côte de la Nouvelle-Écosse et du

cap Sable; puis au Sud du Brown-Bank jusqu'au Cod, et à partir d'un peu au delà de ce point, jusqu'à un autre point situé dans le voisinage de Plymouth, petite ville de la côte des Massachusetts. Le point précis d'atterrissement n'est cependant pas encore définitivement fixé, mais il sera certainement très-rapproché de celui que nous avons indiqué.

« Des steamers spéciaux partiront de France dans les premiers jours d'avril pour faire de nouveaux sondages sur le parcours de la route projetée. La longueur totale du câble nécessaire pour ce parcours ne sera pas au-dessous de 3,564 milles marins, c'est-à-dire qu'elle sera presque égale au double de la longueur de chacun des câbles transatlantiques anglais. On aura besoin d'une longueur de 2,788 nœuds de Brest jusqu'à Saint-Pierre, et de 776 nœuds depuis Saint-Pierre jusqu'aux Massachusetts. La distance en droite ligne entre Valentia et Heart's Content est seulement de 1,670 milles marins; mais, pour les câbles, il a fallu toujours confectionner une longueur de 2,400 milles, de manière à faire la part du défaut de tension et celle des accidents possibles. Dans le câble de 1865, on a utilisé seulement une longueur de 1,890 milles, et, dans celui de 1866, une longueur de 1,851 milles. En conséquence de ces considérations, la compagnie française accorde tout le surplus convenable pour le défaut de tension et pour satisfaire aux exigences des éventualités imprévues qui peuvent se présenter dans la pose du câble, éventualités dont aucun individu, si expérimenté qu'il soit, ne saurait prévoir ni l'heure ni la nature.

« La portion du câble qui doit être immergée en mer profonde est, avons-nous dit, presque tout à fait semblable aux deux câbles transatlantiques actuels. Ils sont tous construits sur le même principe. Le conducteur des câbles transatlantiques actuels est formé d'un faisceau de sept fils de cuivre, et il pèse 300 livres par mille. Le conducteur français sera formé d'un faisceau tordu de la même manière, mais il pèsera 400 livres par mille, ce qui constitue certainement un avantage. Autour du conducteur sont roulées quatre feuilles de gutta-percha séparées au moyen de quatre couches de la composition isolante de Chatterton, dont on a constaté l'efficacité. Tout autour de ce noyau, se trouvent dix fils de fer galvanisés et homogènes enveloppés dans des cordes de chanvre de Manille. Dans les câbles actuels, ce chanvre était à son état naturel; mais, dans le câble français, il est imprégné de goudron, ce qui est une condition préservatrice de plus, quoique cela constitue peut-être un désavantage pour filer le câble.

« Cet ensemble pèse 15 quintaux (762 kil.) par mille dans l'eau et 31 quintaux (1,574 kil.) dans l'air. La force de résistance est d'un peu plus de 7 tonnes, de sorte que le câble peut supporter une longueur d'environ 10 milles à l'état de section flottante, sans encourir pour cela grand danger, et comme d'ailleurs la plus grande profondeur d'immersion qu'il doive atteindre n'excède pas deux milles et demi, on peut dire que le danger de rupture est nul. Les sections voisines des points d'atterrissement sont les mêmes que celles des câbles transatlantiques actuels, et elles pèsent environ 20 tonnes par mille. On croit que la résistance de ces bouts de câble est d'environ 60 tonnes; mais il serait par le fait presque impossible de les rompre et ils seraient capables d'amarrer le *Great-Eastern* lui-même. On posera de chaque côté de l'Atlantique environ 20 milles de ce solide faisceau de fils métalliques, si l'on peut appliquer ce nom de fils à des tiges de métal qui ont presque la grosseur d'un tisonnier. Ces sections côtières, qui vont en s'aminçissant, seront suivies du côté de la mer et à chaque extrémité des sections que l'on appelle câbles intermédiaires et qui auront chacune environ 70 milles. La partie intérieure de ces deux sections est construite exactement de la même manière que

dans les autres. Il n'y a de différence que dans l'enveloppe externe.

« Cette enveloppe, dans les parties qui ne sont pas immergées de plus de 100 ou 150 brasses, est construite d'une manière plus solide que les autres pour parer aux effets du frottement contre les rochers. Au lieu de dix fils mécaniques enveloppés d'étoupe, il y en a douze beaucoup plus gros, en fer galvanisé, qui sont revêtus, sur une épaisseur d'un demi-pouce environ, du composé siliceux de Latimer Clark, dont on s'est servi avec un grand succès pour le câble du golfe Persique. A la suite de ces parties, dites intermédiaires, vient le câble de pleine mer que nous avons déjà décrit et qui traverse l'Atlantique jusqu'aux abords de Saint-Pierre.

« On mesure, dans l'industrie, la qualité d'un câble au moyen de ce qu'on nomme ses unités de résistance: il existe toujours une certaine résistance au passage du courant électrique à travers le conducteur, et plus l'isolement du câble est complet, plus cette résistance est grande. C'est le galvanomètre qui sert à indiquer le degré de la résistance, laquelle se calcule par millions d'unités. Ainsi le câble qui aurait une résistance d'un million d'unités seulement serait défectueux; un chiffre si faible indiquerait qu'il s'y trouve quelque fuite et que le courant électrique pénètre le fil métallique plus vite qu'il ne l'aurait pu faire si l'isolement avait été tel que toute l'électricité fût obligée de suivre le conducteur et uniquement le conducteur.

« Quand les matières employées pour la fabrication d'un câble sont de qualité mauvaise, elles absorbent le courant et peuvent diminuer aussi la force de résistance; or, dire d'un câble qu'il a peu de résistance, c'est employer un terme scientifique pour déclarer qu'il n'est pas bon. Le gouvernement de l'Inde avait spécifié que le câble du golfe Persique devait offrir une résistance uniforme de 50 millions d'unités. On s'imagina d'abord qu'il serait presque impossible d'atteindre ce degré de perfection, et cependant on l'atteignit et au delà. Pour le câble atlantique de 1865, on imposa une résistance de 100 millions d'unités qui fut aussi obtenue; pour le câble de 1866, on porta la résistance à 150 millions d'unités, et aujourd'hui, d'après le marché passé, le câble français doit avoir une résistance de 250 millions d'unités au moins.

« Il possède actuellement cette résistance: ainsi, sous le rapport de l'électricité, il va se trouver dans les meilleures conditions quand on le submergera. Son isolement augmentera chaque jour une fois la submersion opérée. Les deux câbles atlantiques ont tant gagné au point de vue de l'isolement, depuis qu'ils sont sortis des ateliers, que souvent, dit-on, dans le courant de l'année dernière, leur degré de résistance s'est élevé jusqu'à 4 milliards d'unités.

« On a déjà terminé environ 1,600 milles du câble français, et il y en a plus de 600 à bord du *Great-Eastern*. Comme la fabrication marche à raison de 200 milles par semaine, le marché est en bonne voie d'accomplissement, et tout sera prêt vers la première semaine de juin.

« Trois beaux réservoirs en fer forgé ont été construits sur le navire, dans les mêmes positions que celles occupées par les réservoirs dont on a fait usage en immergant les câbles atlantiques, mais tout naturellement les nouveaux réservoirs sont beaucoup plus vastes que les anciens. Celui de l'avant a 51 pieds 6 pouces de large sur 20 pieds 6 pouces de profondeur; le réservoir principal a 60 pieds de large sur 15 pieds de profondeur; enfin celui de l'arrière a une largeur de 52 pieds et une profondeur de 20 pieds 6 pouces. Outre qu'ils sont boulonnés aux flancs du navire, ces trois réservoirs sont étayés de tous côtés par de très-fortes chapentes.

« C'est le capitaine Halpin, ancien capitaine du *Great-Eastern*, qui dirigera le navire, Sir

Samuel et M. Henry Chifford seront chargés de l'œuvre si importante qui consiste à poser le câble, et M. Willoughby Smith, avec un nombreux état-major d'électriciens, s'occupera de ce qui aura trait aux courants et aux signaux; MM. Clark, Ford et Jenkin surveillent, en qualité d'ingénieurs, l'ensemble des opérations; Sir William Thompson et le professeur Varley sont préposés à tout ce qui concerne l'électricité.

« Trois navires appartenant à la compagnie partiront avec le *Great-Eastern*; deux de ces navires auront à bord la section de St-Pierre, et l'autre portera les extrémités du câble destinées aux rivages. Deux ou trois frégates françaises recevront pour mission de convoyer le grand bâtiment, de telle façon qu'en somme l'expédition formera une petite flottille. »

— Le tribunal correctionnel de Saint-Malo vient de prononcer, comme l'an dernier, à pareille époque, des condamnations à 25 fr. d'amende et à 2 mois de prison contre des individus coupables d'abus de confiance, comme ayant touché des avances et comme ne s'étant pas rendus à bord des navires sur lesquels ils étaient engagés pour faire la pêche à Saint-Pierre et Miquelon.

(*Journal de Granville*).

— On lit dans l'*Abeille de Lorient*:

Une question qui se présente rarement vient d'être jugée par le tribunal de commerce de Lorient. Le 9 décembre 1868, des pêcheurs aperçurent de l'île de Croix, à 8 ou 10 milles au large, le navire anglais *Gloria*, désemparé, abandonné de son équipage. Ils s'empressèrent de voler à son secours et réussirent à le sauver, avec l'aide d'un bâtiment de l'Etat.

Avaient-ils droit au tiers de la valeur du navire et de la cargaison, que l'ordonnance royale de 1681 attribue aux sauveteurs pour les objets trouvés en pleine mer, ou bien seulement à une indemnité?

Le tribunal de Lorient, par son jugement du 9 mars, a décidé que les conditions prévues par l'ordonnance précitée, pour avoir droit au tiers, ne s'étaient point rencontrées dans le sauvetage du *Gloria*, et a seulement alloué aux pêcheurs, représentés par l'administration de la marine, une indemnité de trente mille francs.

— Le projet d'un pont sur la Manche fait tous les jours de nouveaux progrès. Le premier modèle est entièrement terminé depuis quelques jours, et il est parfaitement réussi.

Cette maquette se compose d'une seule arche réduite au centième d'une de celles du grand pont sur une échelle exacte. Il présente une rigidité absolue en tous sens, c'est-à-dire qu'il ne subit aucun mouvement d'oscillation ni de trépidation; il n'y a, par conséquent, aucune vibration susceptible de désagréger le métal; on ne sent pas plus d'élasticité sous le pied que lorsque l'on marche sur un trottoir, et il peut supporter sans aucune flexion un poids supérieur à celui de vingt trains proportionnés à la même échelle, se rencontrant dans le milieu de la travée. Le poids de dix hommes ne produit qu'une flèche insensible de quelques millimètres pour toute la longueur, et, lorsqu'il est déchargé, il reprend exactement sa première position. Enfin, il n'a pas été nécessaire d'employer plusieurs des pièces préparées pour assurer la rigidité. Ce résultat simplifie la question et permet d'économiser considérablement sur la dépense.

Un deuxième modèle d'une grandeur double du premier est sur le point d'être terminé. Si, comme tout le fait supposer, le résultat est aussi favorable, les plus sceptiques ne pourront conserver le moindre doute. En tous cas, le problème est résolu pour les ponts et viaducs de toute grandeur qu'on pourra jeter d'une seule portée, c'est-à-dire sans piles

d'une rive à l'autre. Déjà plusieurs demandes de ponts et de passerelles ont été faites et entre autres un grand pont, route et voies ferrées, de un kilomètre de longueur, devant relier Saint-Malo et Saint-Servan à Dinard; une passerelle de cent mètres au-dessus du bassin de l'écluse à Calais; un pont pour Londres sur le canal de Regent's Park, et divers autres ponts pour les départements.

(*Journal officiel de l'Empire français*).

— Des expériences viennent d'être faites afin de connaître le temps nécessaire à l'estomac pour digérer les aliments de diverses sortes. Ces observations avaient principalement pour objet l'alimentation du soldat. On a trouvé que pour être digérés: le bouillon au riz réclame 1 heure; l'orge et le froment cuits à l'eau 2 1/2; fèves cuites à l'eau salée, 2 1/2; soupe au fèves, 3; bœuf rôti, 3; bœuf bouilli, 3 1/2; bœuf maigre et séché rôti, 3 1/2; pain frais de froment, 3 1/2; beurre fondu, 3 1/2; fromage vieux, 3 1/2; soupe au pain et aux légumes, 4; bœuf salé bouilli, 4 1/2; bouillon d'os, 4 1/2; choux cuits à l'eau, 4 1/2; graisse de bœuf bouillie, 5 1/2; tendons bouillis, 5 1/2.

(*Union des Deux-Villes*).

AVIS AUX NAVIGATEURS

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

MER DU NORD.

Feu fixe sur Kwak-Hoek (côte de Hollande). — *Canal Woerne*.

Le Ministre de la marine en Hollande fait savoir qu'à partir du 27 janvier 1869 on a allumé un nouveau feu sur le Kwak-Hoek, situé au côté Sud de l'île Woerne.

Le feu est *fixe blanc*, élevé de 10°50 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 8 à 10 milles entre le N. O. et le S. E.

L'appareil d'éclairage est catoptrique.

La lanterne est portée par une colonne en fer, et sa position est donnée par 51° 49' 53" N., 1° 45' 17" E.

En venant du large, guidé par les feux de Goedereede et Kwaden-Hoek, quand on aura passé le Nord Pampus, on gouvernera sur le feu de Kwak pour aller sur celui d'Hellevoets-luis, avec lequel on pare la carcasse du *Jarly*.

L'alignement des deux derniers feux conduit à peu près au milieu des balises *noires* n° 3 et 4 du Bokkengaat.

Les relèvements sont vrais. Variation: 18° 30' N. O. en 1869.

Voyez la série A, n° 58a; la carte n° 1139, et l'instruction n° 382, page 188.

On a déplacé le feu de Ooltgensplaat (côte de Hollande).

Le même ministre fait savoir que, le 4 décembre 1868, on a éteint le feu qu'on allumait sur la jetée du havre de Ooltgensplaat, à l'extrémité Est de l'île Goeree, et qu'à la même date, et pour signaler la rade, on a allumé un nouveau feu sur le talus extérieur de la digue de mer dans l'Est du fort Prince-Frederick, près de Ooltgensplaat.

Voyez la série A, n° 59, et la carte n° 1139.

MANCHE.

Balisage des côtes de France.

ILLE-ET-VILAINE. — La tour balise qui signalait l'écueil Rochefort, dans le chenal de la Bigne, a été renversée par la mer; on l'a remplacée provisoirement par une balise en bois placée sur ce danger.

La bouée de la Clef-d'Aval, dans le chenal de la Grande-Porte, a été enlevée par la mer.

OCÉAN ATLANTIQUE NORD.

Iles Saint-Pierre et Miquelon.

La pyramide placée sur la roche Bertrand, dans la passe S. E. de la rade de Saint-Pierre, a été enlevée par la mer (6 mars 1869).

On a éteint le feu du cap Hilton (Caroline du Sud).

Le Gouvernement des États-Unis fait connaître que les feux d'alignements placés sur le cap Hilton, à l'entrée de Port-Royal, Caroline du Sud, ont été éteints à dater du 15 mars 1869.

Voyez la série F, n° 457.

Suppression du feu rouge de Sainte-Croix de Ténériffe (îles Canaries).

Un avis du commandant Pierre, de la frégate *Nérèide*, en date du 9 février 1869, fait connaître que le feu *fixe rouge* placé sur l'extrémité du môle de Sainte-Croix de Ténériffe, et signalé dans un avis espagnol en date du 31 décembre 1863, n'est plus allumé depuis longtemps.

Voyez les séries C et L, n°s 370 et 6; l'instruction n° 267, page 89, et la carte n° 1329.

MER MÉDITERRANÉE.

Banc près de l'île Riou (côte Sud de France).

Le Commandant de la division navale des côtes Sud de France signale une tête de roche à fleur d'eau qui reste à 300 mètres dans l'O. N. O. (?) de la petite moyade, près de l'île Riou. Les pilotes qui connaissent bien ce banc, le nomment le Moyon.

Voyez la carte française n° 1183.

Feu fixe sur le cap Morno, golfe de Corinthe ou Lépante (Grèce).

Le Gouvernement grec a donné avis que, le 27 janvier 1869, on a allumé un nouveau feu sur le cap Morno pour signaler l'entrée de la rivière de ce nom.

Le feu est *fixe rouge*, élevé de 14 mètres au-dessus du niveau de la mer, et avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 7 à 8 milles.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles.

La lanterne est portée par une colonne en fer scellée dans une base en maçonnerie, et sa position est donnée par 38° 22' N., 19° 33' E.

Voyez la série D, n° 418a, et les cartes n°s 907 et 1457.

PUBLICATIONS DU DÉPOT DE LA MARINE.

Numéros.

CARTES NOUVELLES.

2738. — Cartes particulières de la côte du Brésil, partie comprise entre Pimiquaba et Tamandua (province de San-Paolo).

2744. — Nouvelle-Calédonie, partie comprise entre Pouebo et Arama.

2750. — Côte occidentale de Corée. — Cartes des atterrages S. O. de la rivière de Séoul.

2751. — Nouvelle-Zélande (île du Nord). — Baie Wangaroa. 1/2 feuille.

2752. — Nouvelle-Zélande (île du Milieu). — Presqu'île de Banks. Ports Lyttelton et Levy. Baie Pigeon.

2754. — Iles Falkland ou Malouines. — Port Egmont, Baie de Keppel. 1/2 feuille.

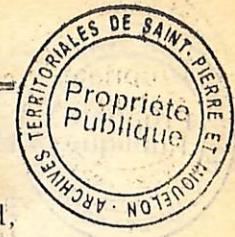
2762. — Mer Noire. — Plan du mouillage de Kustenjeh. 1/4 de feuille.

2763. — Mer Noire. — Danube. — Bouches de la branche Kilia et branche Sulina. — 1/2 feuille.

2767. — Mer Adriatique (côtes d'Italie). — Brindisi. 1/4 de feuille.

CARTES CORRIGÉES.

135. — Carte particulière des côtes de France, Belle-Isle, presqu'île de Quiberon, etc. 1868.





1121. — Plan de l'entrée du port de la Nouvelle. 1869.
1123. — Plan du port de Cette. 1869.
1946. — Nouvelle-Calédonie, 3^e feuille, côte Ouest. 1868.
2007. — Ile Palawan, mer de Chine. 1869.
2050. — Partie orientale de la mer de Soulou et de Mindoro. 1869.
2150. — Carte des îles et mers du Japon. 1868.

Le Chef du service des instructions,
A. LE GRAS.

POSTE AUX LETTRES.

L'aviso à vapeur *l'Estafette* est parti pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, dimanche dernier 16, à 11 heures 1/2 du matin.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

- 12 mai. — Girardin (Augustine-Marie).
16 id. — Delacour (Marie-Anaïs).

DÉCÈS.

- 12 mai. — Messanot (Marie-Josephine), âgée de 3 ans, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

- 17 mai. — Quintin (Jean-Joseph), âgé de 31 ans, marin, né à Cancale (Ille-et-Vilaine).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DU COMMERCE.

Mai.	ENTRÉS		VENANT DE	
	12. Bismego, c. Thomas, lest.	Grand-Banc.	— Royal-Arch, c. Cassidy, div. march.	Saint-Jean.
	— Sybilla, c. Pederre, lest.	Gloucester.	— Saint-Joseph, c. Hervé, charbon de terre.	Sydney.
	— Rainbow, c. Leblanc, lest.	Ile Rouge.	— Active, c. Gilbert, lest.	Ile Rouge.
	13. Lady-Sale, c. Richard, div. march.	Halifax.	— Lilliam, c. Balcam, div. march.	Halifax.
	14. Marie-Victoria, c. Bernier, farine,	Québec.	— Ben-Killiam, c. Crosbec, div. march.	Yarmouth.
	16. Frères-et-Sœurs, c. Haméry, sel.	Saint-Nazaire.	— Sophie, c. Marax, pommes de terre.	Prince-Edouard.
	— Garland, c. Mac-Donald, bestiaux.	Sydney.	— Eliza, c. Roddam, pommes de terre.	Sydney.
	18. Hippolyte, c. Richard, sel.	Saint-Martin.		

Mai. EN RELACHE.

16. Notais, c. Meris.
— Benvade, c. Janis.

Des lieux de pêche :

13. Ecureuil.
16. Deux-Frères.
— Marie-Française.
— Bessie.
— Albert.

Mai.	SORTIS	
	14. Royal-Arch, c. Cassidy, lest.	Sydney.
	— Ben-Killiam, c. Crosbec, lest.	Sydney.
	— Lady-Sale, c. Richard, lest.	Sydney.
	— Lilliam, c. Balcam, lest.	Sydney.
	18. Garland, c. Mac Donald, lest.	Sydney.
	— Eliza, c. Roddam, lest.	Sydney.

EXPÉDIÉS EN DOUANE.

14.	Guadeloupe.	
	Augustine-et-Marie, c. Yvon,	
	avec 99,639 kil. de morue sèche,	
	ch. par MM. Beust père et fils et	
	Lefrançois.	
17.	Gaud-et-Marguerite, c. Le Mignon,	Martinique.
	avec 117,439 kil. de morue sèche,	
	ch. par M. Lefrançois et la Cie G ^e G ^e	
	Transatlantique.	

Notre mouvement du port est presque insignifiant; deux goélettes avec bois ou charbon sont arrivées dans la semaine; un transport a mis en rade hier.

Les vents d'E. et de N. E. qui règnent depuis vendredi dernier, ont dû faire approcher les navires attendus de la métropole; cependant, mardi soir la brise, après un calme de quelques heures, s'est fixée au S. O. et aujourd'hui le vent paraît vouloir persister dans cette direction.

Nous avons eu quelques nouvelles des bancs par la goélette *Bessie*, patron Magnan, ayant à bord 10,000 morues du G. B.; sans les mauvais temps continuels qui ne lui ont permis de faire que neuf ou dix marées, ce bâtiment eût probablement doublé ce chiffre. Par l'*Albert*, arrivé du banquereau, avec 12,000 morues, nous avons appris que les pêcheurs qui ont essayé ce banc, ont eu aussi à souffrir des tempêtes d'E. et de N. E.; en somme la saison est rigoureuse et c'est vraiment dommage, car à chaque marée, on comptait des 1,000 et 1,200 morues pêchées.

C'est ce qui fait tenir ferme les prix de morue; on a refusé 17 fr. 50 et plus pour grande goélette, et il faut s'attendre à un minimum de 18 fr., pour morue de navire en première pêche. Ce sont là des prix assurément avantageux pour la colonie. Cependant, si l'on considère que nous ne sommes encore qu'au 20 mai, que dès lors la pêche ne sera terminée que dans trois semaines au plus tôt, on pourrait craindre peut-être une baisse assez sensible; mais en présence des nombreuses demandes faites en France, il est à peu près certain que, quand même nos pêcheurs seraient plus favorisés dans l'exercice de leur métier, les prix se maintiendraient; car bien qu'il soit plus que probable que les résultats de cette première partie de la campagne seront infiniment supérieurs à ceux de l'année dernière, nous n'aurons encore qu'une bonne pêche et rien de plus, ce qui n'est certes pas à dédaigner.

A. P.

Rapport de mer adressé au Commissaire de l'Inscription maritime de Saint-Pierre, par le cap. J. Richard, de la goélette Hippolyte, de Fécamp, arrivée le 18 du courant à Saint-Pierre.

J'ai l'honneur de vous informer que dans ma traversée de Saint-Martin (île de Ré) ici, j'ai rencontré, étant par 49° 23' latitude Nord et 31° 44' longitude Ouest, un navire dématé, presque totalement abandonné. Il avait son grand mât et son mât de misaine cassés à un mètre du pont et son bout-dehors de beaupré cassé au ras du chouque. Le côté de bâbord-devant défoncé jusqu'à environ cinquante centimètres en-dessous du pont. Des toiles goudronnées avaient été clouées afin d'empêcher l'eau d'entrer dans la cale. Plusieurs embarcations étaient écrasées sur un roufle. Son mât d'artimon était intact, sa voile barrée sur les cargues et son double perroquet de fougue serré. Une échelle était mise en place à tribord, ce qui m'a

fait croire que l'équipage avait été recueilli par un autre navire, car après avoir fait divers signaux pour me faire entendre j'ai reconnu qu'il n'y avait personne à bord. L'état de la mer m'a empêché de communiquer. Ce navire se nomme *Abrahos*, de Liverpool, et est d'environ 1,200 tonneaux.

Je suis, etc.,

J. RICHARD.

AVIS.

MAISON DE PARFUMERIE

LELANDAIS, Coiffeur

RUE BISSON, A SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Tient tous les objets de toilette de la plus grande fraîcheur et de première qualité.

Pommade aux violettes de l'arome, à la moelle de bœuf pure au quinine, pour faire croître les cheveux; un grand choix de pomades superfines; crème d'amande amère; pâte d'amande; poudre de fleurs de riz, eaux de violette et assorties; boîtes à poudre de riz, en cristal, métal et carton; cold-cream; savon, huile, vinaigre de toilette, eau-de-vie de lavande, extrait d'odeurs et essence pour le mouchoir, eau de Cologne supérieure, eau de quinine, eau athénienne au rhum de la Jamaïque, eau de fleurs d'oranger triple supérieure, de Grasse, eau de Botot et beaucoup d'autres articles.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS

à Saint-Pierre

Du 20 au 26 mai 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
MAI.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 20	3 31	4 08	9 19	9 57
Vend. 21	4 35	4 43	10 33	11 06
Sam. 22	5 14	5 43	11 36	0 04
Dim. 23	6 10	6 35	0 30	0 55
Lundi 24	6 59	7 22	1 18	1 41
Mardi 25	7 45	8 07	2 04	2 30
Merc. 26	8 28	8 50	2 47	3 08

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 12 au 18 mai 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	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.					
12	748	750	6 5	6 0	7 8	2 7	N.O.	1	Ci-cum.
13	755	755	6 5	5 0	8 0	1 8	N.O.	2	Cum-str.
14	757	757	4 5	4 0	7 0	3 0	N.O.	3	Nimb.
15	759	758	5 8	5 0	7 5	3 2	S.-E.	3	Idem.
16	755	755	5 0	6 0	6 8	3 0	S.-E.	2	Idem.
17	756	757	5 0	5 0	6 0	2 4	E.	4	Idem.
18	750	749	7 5	6 5	8 0	3 0	S.-E.	2	Pluie et brume.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.