

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 17. S ^e Isaure. P. Q.	L. 21. S. Leufroi.
V. 18. S ^e Marine.	M. 22. S. Paulin.
S. 19. S ^e Aline.	M. 23. S. Jacob.
D. 20. S ^e Florence.	

PRIX DE L'ABONNEMENT:

payable d'avance.

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

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

PARTIE OFFICIELLE

ARRÊTÉ accordant un acte de francisation à la goëlette *Le Joseph*.

Saint-Pierre, le 3 juin 1869.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'arrêté du 17 juillet 1843 réglant les concessions d'actes de francisation à des bâtiments de construction française dans la colonie;

Vu la demande du sieur Victor Briand tenant à obtenir un acte de francisation pure et simple, pour la goëlette de construction française du nom de *Le Joseph*, dont il est propriétaire;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;
De l'avis du Conseil d'administration,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÉTONS:

Article 1^{er}. Il sera délivré un acte de francisation pure et simple à la goëlette de construction française du nom de *Le Joseph*, jaugeant 5 tonneaux 71 centièmes.

Cette goëlette sera inscrite sur la matricule des bâtiments attachés à la colonie.

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 3 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant:

*L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.*

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 11 juin, M. D'Heureux (Ernest-Nicolas), commissaire-adjoint de la marine, contrôleur colonial, a été autorisé à se rendre en France en congé de convalescence.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 11 juin, M. Bruère (Jules), aide-commissaire de la marine, commissaire de l'inscription maritime, a été chargé des fonctions de Contrôleur colonial *p. i.*, en remplacement de M. D'Heureux (Ernest-Nicolas), rentrant en France en congé de convalescence.

Le Président du Conseil d'appel a fixé, au jeudi 24 juin, présent mois, à midi, la réunion du tribunal criminel des îles Saint-Pierre et Miquelon, séant à Saint-Pierre.

CLOTURE DE L'EXERCICE 1868.

Les créanciers du service *Local* de la colonie sont informés que la clôture de l'exercice 1868 aura lieu le 30 juin courant, et invités à déposer avant cette époque, dans les bureaux de l'Administration, les titres et factures des droits acquis sur cet exercice, pour éviter les délais qu'exige la liquidation des dépenses à payer sur exercice clos.

ETAT des espèces, quantités et valeurs des denrées et marchandises importées pendant l'année 1868.

Résumé.

Importations	Marchandises françaises	de France	3.207.006	3.272.206	8.174.712
		des colonies	65.200		
	Marchandises étrangères	de l'étranger	"		
		de France	501.233		
	Marchandises d'importation française	des colonies	"	4.902.506	8.778.485
		de l'étranger	4.401.273		
	Marchandises d'importation étrangère	pour France	23.201		
		pour les colonies	"		
	Marchandises du cru de la colonie	pour l'étranger	451.111		
		pour France	131.050		
		pour les colonies	77.050		
		pour l'étranger	700.061		
		pour France	4.140.971		
		pour les colonies	3.011.561		
		pour l'étranger	243.400		
		Total	16.953.197		

AVIS

Le 1^{er} juillet prochain, à 2 heures de relevée, il sera procédé à Miquelon, au bureau de l'assistance publique, à l'adjudication, sur soumissions cachetées, de la fourniture de quatre-vingts barils de farine de froment.

Le cahier des charges est déposé, à Miquelon, au bureau de l'assistance publique, et à Saint-Pierre, au Magasin général de colonie.

Afin de permettre aux habitants de l'Ile-aux-Chiens de se rendre à Saint-Pierre, pour assister aux offices religieux, il a été arrêté que la chaloupe à vapeur *l'Alice* fera, chaque dimanche, aux heures opportunes, des voyages entre Saint-Pierre et l'Ile-aux-Chiens.

Chaque passager devra verser au départ une prestation de 0 fr. 15 cent., destinée à couvrir les frais du transport.

A partir du dimanche 20 juin courant, les voyages auront lieu aux heures ci-après :

DÉPARTS:

de Saint-Pierre.	de l'Ile-aux-Chiens.
7 heures.	7 heures 1/4.
10 heures.	10 heures 1/4.
1 heure.	1 heure 1/4.
5 heures.	5 heures 1/4.

PARTIE NON OFFICIELLE

SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

CONSTITUÉE SOUS LA HAUTE PROTECTION

DE SA MAJESTÉ L'IMPÉRATRICE

Le Comité local de la Société de sauvetage, en faisant appel au dévouement de la population maritime pour composer l'équipage du canot de sauvetage de la station de St-Pierre, croit utile de lui faire connaître les conditions de ce service.

A l'emploi de canotier sont attachées les obligations suivantes :

1^o Assister à six exercices consécutifs, puis à un exercice de mois en mois pendant six mois, et enfin à des exercices trimestriels;

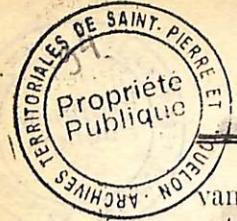
2^o Se tenir prêt à monter l'embarcation et à concourir aux opérations de sauvetage, à toutes réquisitions des membres du Comité.

Les rémunérations auxquelles l'équipage peut avoir droit sont réglées comme suit :

1^o Une indemnité de 2 fr. 50 par homme, pour chaque exercice;

2^o Une allocation fixe pour sauvetage, à raison de 3 fr. par homme, le jour, et 5 fr. la nuit;

3^o Des indemnités supplémentaires pou-



vant s'élever jusqu'à 30 fr., lorsque le sauvetage aura été extraordinairement pénible et dangereux.

Ces allocations n'excluent point l'équipage du bénéfice des récompenses, primes et gratifications dont la concession est attachée, dans certaines circonstances, aux faits de sauvetage maritime.

Les demandes d'inscription sont reçues :
Chez le Président du Comité,
Au bureau de l'inscription maritime,
A la direction du port,
Chez M. Ledret, patron du canot de sauvetage.

— A la suite de l'Assemblée générale de la Société centrale des naufragés, les administrateurs de la Société des services maritimes des Messageries impériales, et la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée ont, sur la proposition de leur président, M. Armand Béhic, qui avait voulu assister à l'Assemblée générale, voté une souscription de 10,000 francs (5,000 francs pour chaque Compagnie) en faveur de l'œuvre du sauvetage.

Chacune de ces grandes Sociétés maritimes avait antérieurement déjà donné un canot de sauvetage à la Société centrale dont ce nouvel acte de libéralité les constitue doublement les bienfaiteurs.

(*Courrier du Havre*).

— Pendant la bousculade de ces jours derniers, le canot de sauvetage placé à l'Aberwrac'h par la société centrale a secouru et ramené au port une goëlette qui allait infailliblement se perdre corps et biens.

Ce malheureux bâtiment avait eu le matin deux matelots enlevés par un coup de mer. Il ne restait à bord que le capitaine et deux novices, tous trois exténués de fatigue. En outre une voie d'eau s'était déclarée et gagnait rapidement; le capitaine, originaire de Bandol ne savait comment diriger son navire pour trouver un refuge au milieu des rochers dont cette côte est hérissée.

Le canot de sauvetage manœuvrait dans les passes pour exercer son équipage, lorsqu'il aperçut, à quatre milles au large, la goëlette faisant des signaux de détresse. Le patron Pallier n'hésita pas à se diriger vers elle. Une partie de l'équipage sauta à bord, et après cinq heures d'efforts, le canot de sauvetage amenait la goëlette au mouillage de Portz-Malo, à l'abri de l'île Vierge.

Le capitaine de ce bâtiment s'est empressé d'adresser au président de la société centrale, à Paris, une lettre empreinte des sentiments de la plus vive reconnaissance.

Le canot de sauvetage était monté par Pallier, patron, Kermédié, brigadier, Kerduff, Leverge, Balcon, Bars, Guéguen, Troadec, Prigent, Levourch, Bodénès et Marec, canotiers.

(*Idem*).

— La fabrication du câble transatlantique français est presque entièrement terminée.

La section de Brest à Saint-Pierre comprend 2,788 milles. La longueur du câble fabriqué est de 2,579 milles. Restent 209 milles à fabriquer. 2,085 milles sont embarqués à bord du *Great-Eastern*.

La section de Saint-Pierre à Duxbury est terminée (776 milles). 450 milles sont embarqués à bord du *Scanderia* et 134 milles à bord du *William-Cory*. Total, 584 milles.

Il reste à embarquer sur le *Great-Eastern* 685 milles (Brest Saint-Pierre). Il reste à embarquer sur le *Scanderia* et le *William-Cory* 230 milles (Saint-Pierre Duxbury). Total, 915 milles.

(*Idem*).

— On écrit de Marseille, le 13 mai, à la *Gazette des Tribunaux* :

L'émotion produite ici par l'épouvantable sinistre du bateau le *Général-Abbatucci* est loin de se calmer.

On frémît au souvenir de cette lutte désespérée entre la vie et la mort, qui a duré pendant deux heures. Quelle affreuse agonie ! quelles affreuses péripeties ! Voici le texte du rapport du capitaine Nicolai:

« Je suis parti de Marseille, le 6 mai 1869, à neuf heures du matin, à destination de Civita-Veechia et Naples, ayant vingt-cinq hommes d'équipage, soixante-dix-huit passagers civils et militaires, les dépêches et diverses marchandises à destination de ces deux ports.

En partant de Marseille, les vents étaient est-sud-est forte brise et mer houleuse à la même partie. Doublé Titan le même soir, vers quatre heures et demie; mis aussitôt en route pour le cap Corse. Au coucher du soleil, je fis allumer les feux de position. A minuit, les vents sont passés au sud-sud-ouest avec grosse houle à la même partie. Temps couvert et pluie fine. Bien que n'étant pas de quart, l'ayant remis au second à minuit, je ne quittai la passerelle que vers deux heures et quart du matin, après m'être assuré que les feux de position étaient allumés et qu'il n'y avait aucun feu, ni aucune voile à l'horizon.

J'ai laissé le second, qui était de quart, sur la passerelle, avec deux hommes de vigie et le timonier. Je me débarrassais de mes effets qui était trempés par la pluie, quand vers deux heures et demie, j'ai entendu la voix du second commander: Babord tout, et au même instant une forte secousse eut lieu. Je sortis immédiatement de ma cabine qui se trouvait sur le pont, je sautai aussitôt sur la passerelle, et après m'être rendu compte de l'événement, je fis immédiatement stopper la machine, fonctionner le sifflet d'alarme, et je pus distinguer alors un gros navire sans feux, qui séloignait de nous et qui était celui qui venait de nous aborder par tribord avant et qui nous avait fait une grande ouverture. Ce navire en reculant nous avait écrasé les deux embarcations de tribord.

Nous étions alors par le travers de Calvi. Voyant que ledit navire ne venait pas à notre secours, je descendis visiter les secondes que je trouvai étanches. Le poste seulement de l'équipage était envahi par l'eau. Voyant aussi que la cloison d'avant tenait bon, je fis en même temps amener la seule embarcation qui me restait et sur laquelle monta le second après avoir embarqué les dépêches et papiers de bord, avec une partie de l'équipage, pour aller réclamer du secours et, au besoin, armer les embarcations du navire qui ne s'occupait nullement de nous. Ne voyant rien arriver, et dès que le navire eut allumé ses feux de position, je fis route sur lui et en l'éloignant par tribord de l'arrière à l'avant, je lui criai de mettre en panne, de nous envoyer ses embarcations, ce qu'il n'a pas fait, et c'est en l'accostant que je lui ai écrasé son feu vert qu'il venait d'allumer, et fait quelques avaries à tribord.

Cette manœuvre a pourtant permis à divers passagers et personnes de l'équipage de sauter sur le navire abordeur. Après que ledit navire s'est écarté une seconde fois, je fis de nouveau route sur lui, ensuite, faisant machine en arrière, je vins l'accoster avec mon arrière, et cette seconde manœuvre m'a encore permis de sauver quelques passagers qui purent grimper sur ledit navire. Malheureusement, ne recevant ni amarres, ni aucun secours de ce navire qui s'éloignait de plus en plus de nous, après deux heures de fatigue et de manœuvre, je commençais à désespérer quand vers quatre heures, le jour se faisant à l'horizon, j'aperçus un navire au large; je mis immédiatement mon pavillon en berne, et, à mes signaux de détresse, ce navire fit route sur nous; mais la pression de l'eau enfonce la cloison étanche, et alors l'eau gagnait avec une rapidité effrayante le bateau qui nous manquait sous les pieds.

» Je criai le *sauve qui peut*, et le premier je donnai l'exemple en me jetant à la mer. Deux minutes après, le navire sombrait et a failli nous entraîner.

J'aperçus alors une vingtaine de personnes entre passagers et équipage se débattre sur l'eau et qui, aidées de quelques débris, purent se maintenir à la surface. Enfin le navire qui venait à notre secours mit deux embarcations à la mer, qui nous recueillirent au nombre de vingt et, après avoir exploré les lieux et s'être assuré qu'il n'y avait plus personne à sauver, nous transportèrent à bord de leur navire, le trois-mâts norvégien du nom *Embla*, capitaine Toudahl, qui nous a reçus et prodigué toutes sortes de soins, et certainement sans lui nous nous serions tous noyés.

Je n'ai que des éloges à faire tant au brave capitaine Toudahl qu'à son équipage qui eurent pour nous les soins les plus ardents que nous n'oublierons jamais.

J'ai appris à bord de l'*Embla* que le navire qui nous avait abordé était un brick norvégien *Edward-Hvidt*, de la portée de 500 à 600 tonneaux, sous le commandement du capitaine Jonas Sensem, à destination de Constantinople.

Après quarante-huit heures de navigation, nous abordâmes le port de Livourne ce matin, vers six heures, précédant de quelques minutes le navire abordeur *Edward-Hvidt*, qui avait à bord les trente-quatre personnes sauvées, ce qui porte le chiffre des sauvés à cinquante-quatre, et celui des victimes à quarante-neuf.

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

Le *Cosmos* nous donne l'analyse d'une conférence de M. Lambert, à la Société des ingénieurs civils :

L'orateur, après avoir parlé de quelques-unes des difficultés matérielles contre lesquelles il a eu à lutter jusqu'à ce jour, et de la profonde ignorance des notions scientifiques les plus simples, qu'il a rencontrées même dans les classes éclairées, développe les motifs qui font croire à l'existence d'une mer libre au pôle. Il montre comment, au 21 juin par exemple, le soleil éclairant le pôle pendant toute la journée, tandis que l'Equateur n'est éclairé que pendant douze heures, la quantité de chaleur totale reçue au pôle est plus grande que la quantité reçue à l'Equateur: d'autant plus que là les pertes de la nuit doivent compenser les gains du jour.

L'énorme quantité de chaleur versée au pôle, pendant six mois de jour continu, est absorbée en grande partie par la fusion et la rupture des glaces. — Il y a deux sortes de glaces. Les *glaces de terre* se forment sur les pentes des montagnes, de la même manière que les glaciers des Alpes: par suite de la marche naturelle des glaciers, marche due à des causes multiples, des masses énormes de glace se détachent et se mettent à flotter dans la mer. On a rencontré de ces montagnes de glaces flottantes, *ice berg*, qui avaient une saillie de 150 à 200 mètres au-dessus du niveau de l'eau, et qui devaient avoir une base de 600 à 800 mètres au-dessous.

Une pareille masse est aussi dangereuse pour un navire qu'une ligne de rochers.

Ces glaces flottantes se rencontrent en très-grandes quantités aux alentours du pôle sud, et c'est ce qui fait croire à l'existence d'un massif de terre compact et montagneux du côté de ce pôle. La glace de mer se forme tout autrement. La neige, tombant en flocons pressés, recouvre la surface, et, avant qu'elle ait eu le temps de fondre ou de se dissoudre, elle forme comme une sorte de bouillie épaisse; puis le tout se prend en masse sous une petite épaisseur. Si la neige continue à tomber, les couches se succèdent, la mer se prend sur de vastes étendues, et lors de la

ces glaces s'en vont formant de larges baies ou ice fields.

Cette glace est d'un blanc laiteux, et ne contient jamais aucun débris terrestre ou végétal. Or, dans toutes les passes du Nord, on trouve de vastes champs de glaces: donc il doit y avoir de vastes mers. Dans la mer Arctique, après le détroit de Behring, jusque par delà le 73° nord, on ne voit que des champs de glace. C'est une des nombreuses raisons qui font préférer la voie de Behring à M. Lambert, et qui le portent à croire à l'existence de la mer libre autour du pôle.

(Journal officiel de l'Empire français).

Les navires allemands chargés d'explorer le pôle Arctique partiront de Brême le 7 juin prochain. Ils se dirigeront d'abord vers l'île Jan-Mayen, cotoieront le Groënland, et, arrivés vers le 75° degré de latitude, ils s'efforceront de trouver un passage qui leur permette de s'avancer vers le nord. Si ce projet ne réussit pas avant le milieu du mois d'août, ils s'éloigneront des côtes du Groënland pour se diriger vers le Spitzberg, où ils passeront l'hiver. A défaut du Spitzberg, ils hiverneront dans le Gilesland. L'expédition dispose pour la réalisation de son entreprise d'environ 330,000 francs.

Idem.

Un phénomène merveilleux est signalé par les rapports des commandants des stations navales dans l'archipel de l'océan Pacifique.

Une ondulation, une immense ride de l'Océan, provoquée par le terrible tremblement de terre qui a eu lieu l'an dernier sur les côtes du Pérou, s'est propagée jusque sur les côtes de l'Australie.

Cette immense vague a parcouru, par bonds précipités, le tiers du tour du globe.

Elle avait une longueur de plus de 8,000 mètres.

La hauteur était de 25 mètres.

Elle avait une rapidité vertigineuse. Sa vitesse était de 183 mètres par seconde, soit 658 kilomètres par heure.

658 kilomètres! soit 252 lieues en 60 minutes!

Le tremblement de terre ayant eu lieu le 13 août, c'est le 15 août que la montagne d'eau est venue frapper avec fracas les côtes de la Nouvelle-Hollande.

En route, elle avait heurté les nombreuses îles de l'archipel immense de l'Océan Pacifique.

Sur chaque île elle a laissé des traces de son passage.

Elle était précédée d'une oscillation sous-marine lointaine.

Elle s'annonçait par un grand bruissement de vagues aux abords des terres, puis elle arrivait, furieuse, amoncelée, menaçante, elle se brisait sur les côtes, inondait les parties basses, faisait écrouler les roches et passait.

Elle passait plus rapide après avoir été arrêtée sur sa route.

L'allure de la vague était alors de plus de la moitié de la vitesse que parcourt le son dans l'air et elle égalait au moins dix fois la vitesse des trains les plus rapides sur les chemins de fer.

Et sur cette immense surface de l'océan Pacifique, cette vague gigantesque, qui avait plus de deux lieues de longueur, était visible.

Les navires qui étaient hors de son action ne l'ont même pas soupçonnée. A peine ont-ils senti un mouvement ondulatoire qui les soulevait d'une manière imperceptible.

(Journal du Havre).

Fécondité. — On lit dans le *Débat*, de Vienne: « A Ternitz, près de Wilhelmsburg, la femme d'un ouvrier de fabrique est accouchée heureusement de quatre enfants à la fois: de deux garçons et de deux filles.

» Le mari de cette femme s'étant adressé par un télégramme à l'Empereur pour le prier de servir de parrain à ses enfants, Sa Majesté a déféré à cette prière et chargé son aide-de-camp général le comte de Bellegarde de le remplacer au baptême. En outre l'Empereur a fait remettre 100 ducats audit ouvrier.

» Ajoutons que la mère et les enfants se portent bien, ce qui, en pareil cas, mérite bien d'être signalé. »

(Idem).

AVIS AUX NAVIGATEURS

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

CARTES CORRIGÉES.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Cartes n° 1302, 1305.

Mer Adriatique. — Feu Porto-Primero.

Feu flottant par 45° 38' 50" lat. N. et 11° 5' 35" long. E.

Fixe blanc, à éclats rouges de 2 minutes en 2 minutes, visible de 10 milles pour la lumière blanche et de 8 milles pour les éclats rouges. Cor et trompe en cas de brume.

Vu la nature du renseignement, la position ci-dessus ne peut être considérée comme rigoureusement exacte.

SECTION V. — FRANCE. — Côtes septentrionales et occidentales. Cartes n° 878, 880, 881, 1024.

Jersey. — Dangers.

Shamrock (banc), (2^m7). 4 encâblures de long et 1 encâblure 1/2 de large; direction du banc, N. O. et S. E.

49° 15' 50" lat. N.; 4° 28' long. O.

Banc *Icho* ou *Ikhot* (4^m5).

49° 6' 52" lat. N.; 4° 24' 50" long. O.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Cartes n° 907, 2122, 2021 2058.

Ile Capri. — Feu.

Placer un feu fixe à éclats de 2 minutes en 2 minutes, visible de 20 milles, sur la pointe di Carena (extrémité S. O. de Capri).

SECTION VII. — MER ADRIATIQUE. —

Carte n° 2352.

Ile Cherso. — Dangers.

Il ne reste que 4 mètres d'eau au lieu de 6^m9 sur le banc situé par 12° 12' 25" long. E., 44° 35' 45" lat. N.

Un banc, avec 3^m4 d'eau dessus, par 12° 9' 25" long. E., 44° 42' 15" lat. N., au S. 20° E. du rocher Ciutin.

Carte n° 2409.

Côte Ouest de la Dalmatie. — Dangers.

Un haut fond dans le canal de Zara par 44° 11' lat. N., 12° 41' 55" long. E.

Un rocher dans le canal du milieu, avec 3^m4 d'eau dessus, par 43° 56' 40" lat. N. 12° 55' long. E. dans l'O. N. O. du rocher Balabne.

Un rocher avec 3^m8 d'eau dessus, par 43° 49' 55" lat. N., 13° 11' 50" long. E. dans l'Est du rocher Morvegnach.

Un banc à fleur d'eau par 43° 42' 25" lat. N., 13° 5' 45" long. E. dans le S. O. du rocher Kamenisciakan.

Un banc avec 6^m3 d'eau dessus par 43° 42' 5" lat. N., 13° 12' 40" long. E., au Nord du rocher Ravna.

Carte n° 1290.

Port Trajer. — Dangers.

Un banc avec 4^m7 d'eau dessus par 43° 53' 57" lat. N., 12° 49' 36" long. E.

Corrections essentielles en 1869.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Carte n° 1977.

Tripoli de Syrie. — Feu.

Un feu fixe rouge, visible de 10 milles, au milieu de l'îlot Ramkine.

SECTION VII. — MER ADRIATIQUE. —

Carte n° 272.

Port Pola. — Feu.

Un feu tournant de 30 secondes en 30 secondes, visible à 12 milles du S. 40° O. au N. 61° O. (par l'Ouest), sur le cap Compare.

Corrections secondaires en 1869.

ÉPHÉMÉRIDES.

JUIN.

17. — 1778. — Combat de la frégate la *Belle-Poule*, commandant La Clocheterie, contre la frégate anglaise *l'Arétuse*, qui est mise en fuite.

18. — 1794. — Descente et défaite des anglais dans la baie de Camaret.

19. — 1795. — Prise de l'île Sainte-Lucie sur les anglais.

20. — 1783. — Bataille de Gondelour gagnée par le bailli de Suffren sur l'escadre anglaise du vice-amiral Hughes.

21. — 1806. — Prise d'un vaisseau anglais par la frégate la *Piémontaise*, commandant Épron.

22. — 1692. — Duguay-Trouin, avec 2 frégates, capture 2 frégates anglaises et 10 navires marchands.

23. — 1867. — Prise et annexion des trois provinces occidentales de la Basse-Cochinchine par le vice-amiral de la Grandière.

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 13, à 11 heures 1/2 du matin.

ÉTAT CIVIL.

SAINTE-PIERRE.

NAISSANCES.

10 juin. — Quirck (Frédéric-Thomas-Pierre).

DÉCÈS.

10 juin. — Deshogues (Alexis-Marie), marin, âgé de 29 ans, né à Brevil (Manche).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

ENTRÉES.

L'aviso à vapeur le *Latouche-Tréville*, commandé par M. Basset, lieutenant de vaisseau, venant de Toulon, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 9 juin 1869.

Le transport à voile *l'Eurydice*, commandé par M. Chardonneau, lieutenant de vaisseau, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 12 juin 1869.

SORTIES.

L'aviso à vapeur le *Bouvet*, commandé par M. le Comte de Montpezat, lieutenant de vaisseau, est parti pour Brest, le 11 juin 1869.

Passagers: M. D'Heureux, contrôleur colonial, et sa famille, le frère Ephrem, de l'Institut de Ploërmel, les sœurs Bourriche, Gosselin, et 6 passagers militaires.

L'aviso à vapeur *l'Estafette*, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le 13 juin 1869.

BATIMENTS DU COMMERCE.

juin. ENTRÉES VENANT DE

10. Highlander, c. White, div. march. cap Breton.

-- William-John, c. Greenlie, div. marchandises. Nouvelle-Ecosse.

11. Saturne, c. Leroux, sel. Saint-Martin.

-- Léonie, c. Baudran, sel. Cadix.

-- Lady-Havetock, c. Mac Donald, bois à feu. Guysborough.

-- Dove, c. Soherlin, bestiaux. cap Breton.

12. Marie-Suzane, c. Lenormand, sel. Saint-Martin.

-- Carnet, c. Parmentier, sel. Saint-Martin.

-- Charles-Amélia, c. Bernard, sel. Bordeaux.

-- Nanette, c. Bregeon, div. march. Brest.

-- Flora, c. sel. Cadix.

-- Morven, c. Chisliohn, pommes de terre. Prince-Edouard.

14. Comfort, c. Houlett, div. march. Grand-Banc.

-- Catherine, c. Mac Donald, charbon. Sydney.

-- Expériment, c. div. march. Halifax.

— Fécondité. — On lit dans le *Débat*, de Vienne: « A Ternitz, près de Wilhelmsburg, la femme d'un ouvrier de fabrique est accouchée heureusement de quatre enfants à la fois: de deux garçons et de deux filles.



Juin ENTRÉES VENANT DE

14. Mac Keane, c. Mac Keane, pommes de terre.
14. Vapeur anglais, Ariel.
15. Mésange, c. Lefrançois, div. march.
-- Ernest-et-Maria, c. Godreuil, sel.
16. Lady-Havetock, c. Mac Donald, lest.

Grand-Banc.
Saint-Jean.
Guadeloupe.
Cadix.
Sydney.

juin. Des lieux de pêche:

9. Sainte-Claire.
-- Eponine.
-- Anna-Adèle.
-- Adèle.
-- Marie-Louise.
-- Marie-Gabrielle.
-- Louis-Gilles.
-- Germain.
-- Arsène.
-- Duc-de-Penthievre.
-- Elisa-Marie.
10. Espérance n° 1.
-- Colombe.
-- Eliza.
-- Louis-Rosé.
-- Adrien.
-- Entreprise.
-- Berthe.
-- Coquette.
-- Marie-Pauline.
-- Désirée.
-- Granvillaise.
11. Junon.
-- Héros.
-- Malakoff.
-- P. F.
-- Pauline.
-- Providence.
-- Cladec.
-- Amitié.
-- Nive.
-- Célestine.
-- Ag. 3.
-- Société.
-- Esp. France n° 2.
-- Baïnnaise.
-- Ac. r.
-- Roind.
-- Saie-Anne.
-- Mc peroux.
-- Classe.

14. Iris.
-- Maréchal-de-Turenne.
-- Cygne.
-- Puget.
-- Deux-Sophie.
-- Mathilde.
-- Zélia.
-- Jeune-Lucie.
-- Deux-Marie.
-- Marie-Louise.
-- Auguste-Charles-et-Marie.
-- Albert.
-- Francis.
13. Ville-de-Contances.
-- Henry.
-- Béranger.
-- Félicité.
-- Amiral-Desfossés.
-- Ville-de-Dieppe.
-- Joseph-Legal.
-- Ticino.
14. Eclair.
-- Flèche.
-- Céleste.
-- Désiré-Gustave.
-- Sébastopol.
-- Gustave-Adolphe.
-- Neptune.
-- Vainqueur-des-Jaloux.
-- Maria.
-- Paul.
15. Eugénie.
-- Louise.
-- Canadienne.
-- Actif.
-- Merle.
-- César.
-- Pierre-Antoine.
-- Aleth.
-- Tigre.

Juin. EN RELACHE.

9. Marguerite.
11. Mary-Ann.
14. Sergent S. Day.

Juin. SORTIES ALLANT A

11. Emi -Auguste, c. Houzé, a c 120,669 kilog. morue verte, ch. par MM. Comolet frères.
-- Imp. atrice, c. Homéry, a c 85,912 kilog. morue verte et 24 futs rues, pesant 3,264 kilog., ch. par M. Hubert frères.
12. Grenadille, c. Poirier, avec 133,495 kilog. morue verte, ch. par la G^e transatlantique et M. V. Lefrançois.
-- Ark, c. Fourgeron, lest.
13. Aigle, c. Luce, avec 112,565 kil. morue verte, ch. par M. V. Lefrançois.
14. William-John, c. Greennie, lest.
16. Dauphin, c. Thébeaud, avec 143,694 kil. morue verte, ch. par MM. Baille et fils.
-- Stella-Maris, c. Leroux, avec 143,000 kil. morue verte, ch. par divers.
-- Carnet, c. Parmentier, avec 103,290 kil. morue verte, ch. par MM. Riotteau et fils.
-- Eugénie-et-Marie, c. Philippe, avec 134,390 kil. morue verte et 5,315 kil. roges, ch. par MM. E. Levilly et Cie.

Juin. Sorties ALLANT A

16. Berthe-Angèle, c. Yvetot, avec 163,230 kil. morue verte, ch. par MM. Beust père et fils.
-- Highlander, c. White, lest. Sydney.
-- Dove, c. Soherlin, lest. Sydney.

EXPÉDIÉS EN DOUANE.

16. Eléonore, c. Lepeltier, avec 166,650 kilog. morue verte, ch. par la Cie G^e transatlantique. Bordeaux.

-- Eclair, c. Gaillard. Guadeloupe.

Les banquiers nous arrivent tous les jours; les uns avec des 12,000, 16,000, 18,000, d'autres plus heureux avec 25 et 30,000: il en est même, qui accusent jusqu'à 40,000 morues, partie du Grand-Banc, partie du Banquereau. Il est vrai que l'on pourrait à côté de ces derniers, en citer quelques autres qui, avec 19 hommes d'équipage n'apportent que 8,000 morues, ayant perdu une chaloupe, des maillons de chaîne, et autres engins de pêche: par exemple, le *Pierre-Antoine*, de Fécamp, mouillé sur notre rade, le 15 du courant.

Aussi le prix des morues se maintient-il de 17 fr. 50 jusqu'à 19 fr. 50, pour grandes goëlettes et navires. Il est assez difficile d'acheter au-dessous de 17 fr. 50, même pour bateaux de 40 tonneaux.

Les acheteurs font cependant une différence pour le poisson salé en sel gris; c'est du reste ce qui a lieu depuis plusieurs années: les salines françaises du Ouest continuent donc d'être dépréciées à Saint-Pierre.

Le capelan n'est plus aussi abondant que la semaine dernière, aussi les prix se sont relevés, et hier encore on le vendait depuis 5 fr. à 8 fr. la bartique. Cependant presque tous les bâtiments actuellement sur rade ont leur boëtte à bord.

A. P.

ANNONCES & AVIS

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE
(FRAICHE)

Chez M. F. DELANGLE, fab'

à SAINT-PIERRE et MIQUELON.

(Terre-Neuve).

A VENDRE

DE GRÉ A GRÉ
A L'ÎLE AUX CHIENS.

L'habitation Ouest Letourneau (Edmond), située dans une des meilleures positions de l'île, comprenant:

De vastes magasins, cabanes de pêcheurs, salines, maison d'habitation, jardin, belles graves et belles échoueries.

Le tout ensemble ou par lots.

Facilité de paiement.

S'adresser, pour traiter, à son fondée de pouvoir, à l'île Aux Chiens. 2—3

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT.

(PÊCHE DE LA MORUE.)

3 exemplaires : 50 c.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

ROGUES DE MORUE

3 exemplaires . 50 c.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie (année 1868).

Prix : 6 francs.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS à Saint-Pierre

Du 17 au 23 juin 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
JUIN	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 17	1 56	2 31	7 47	8 21
Vend. 18	3 06	3 41	8 56	9 32
Sam. 19	4 15	4 35	10 06	10 39
Dim. 20	4 47	5 18	11 10	11 40
Lundi 21	5 47	6 14	0 08	0 35
Mardi 22	6 40	7 05	1 00	1 25
Merc. 23	7 29	7 52	1 48	2 10

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 9 au 15 juin 1869

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.					
9	761	761 8	8 0	10 0	14 0	4 0	E.	2	Cum-Nimb.
10	758 2	751	7 0	8 0	12 0	4 2	N.-E.	3	Cum-Str-Nimb.
11	752	758	7 5	8 0	9 5	4 0	S.-O.	1	Nimb.
12	762	761	10 0	9 0	14 6	6 0	S.-O.	1	Str-Cum.
13	762	761	12 0	10 0	15 0	5 8	O.	1	Cum.
14	761 5	762	10 0	14 0	16 0	6 0	S.-O.	2	—
15	760 5	758	10 0	6 8	13 0	5 0	S.-O.	2	Cum-Nimb.