



# 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 24. S. Jean-B. P. L.  
V. 25. S. Prosper. L. 28. S. Irénée.  
S. 26. S. Salvien. M. 29. SS. Pierre et P.  
D. 27. S<sup>e</sup> Adèle. M. 30. S<sup>e</sup> Lucine.

### 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

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs les Gouverneurs et Commandants en chef des colonies.  
(4<sup>e</sup> direction: Matériel, 2<sup>e</sup> bureau: Travaux hydrauliques, et 7<sup>e</sup> direction: Comptabilité générale.)

Paris, le 22 avril 1869.

Justifications à produire à l'appui des mandats des colonies relatifs aux dépenses faites pour le service des travaux hydrauliques.

Messieurs, mon attention a été appelée depuis quelque temps sur l'insuffisance des justifications produites à l'appui des mandats émanés des colonies et relatifs aux dépenses faites pour le service des travaux hydrauliques (service marine).

C'est ainsi que souvent l'on se contente de porter un certain nombre de journées d'ouvriers ou une certaine quantité de matières sans faire connaître à quel ouvrage ces journées ou ces matières ont été appliquées.

Je vous prie de donner des ordres pour qu'à l'avenir on fasse toujours ressortir sur les pièces de paiement la nature et la destination des travaux ou des achats exécutés.

De plus, je vous prie de m'adresser, à l'expiration de chaque semestre, sous le timbre: Matériel, un compte rendu développé des opérations et des dépenses faites pour le service des travaux hydrauliques pendant ce semestre.

Lorsqu'il s'agira de travaux neufs ayant dû par conséquent être l'objet d'une autorisation et d'un crédit spécial, on indiquera avec soin: la date de cette autorisation, la quotité du crédit accordé, le montant total des sommes dépensées antérieurement pour le même travail, et, enfin, celui des sommes restant à dépenser.

Les états dont il s'agit seront arrêtés respectivement à la date du 31 juillet et du 31 janvier.

L'insertion de la présente circulaire au Bulletin officiel tiendra lieu de notification.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,  
Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

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

Saint-Pierre, le 9 juin 1869.

Nous, Colonel 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 mai 1869, que la Caisse coloniale a avancé au service Marine, pour le compte de l'exercice 1869, une somme de dix-sept mille quatre cent soixante-deux francs soixante-quinze cen-

times, qu'il est nécessaire de lui rembourser;  
Sur la proposition de l'Ordonnateur,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Article 1<sup>er</sup>. 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 dix-sept mille quatre cent soixante-deux francs soixante quinze centimes à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service Marine, pendant le mois de mai 1869, au compte de l'exercice 1869, et qui se répartissent de la manière suivante; Savoir:

Chapitre 4. . . . .	9,823 fr. 64
— 5. . . . .	1,595 90
— 6. . . . .	193 19
— 9. . . . .	1,127 11
— 10. . . . .	198 36
— 11. . . . .	308 80
— 12. . . . .	361 45
— 17. . . . .	40 50
— 18. . . . .	3,813 80
TOTAL. . . . .	17,462 fr. 75

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 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant :  
L'Ordonnateur,  
A. LE CLOS.

M. Pommier (Charles-Laurent-François), médecin principal de la marine a été nommé chef du service de santé aux îles Saint-Pierre et Miquelon, en remplacement de M. Nielly, officier du même grade, appelé à continuer ses services au port de Brest.

### 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.

### AVIS

Le 1<sup>er</sup> 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 la colonie.

### PARTIE NON OFFICIELLE

Par actes sous seing privé, en date des 19, 21 et 22 juin 1869.  
Les propriétaires dénommés ci-après ont cédé à la colonie les parcelles de terrain nécessaires à l'élargissement des rues de la ville de Saint-Pierre, aux conditions ci-après:

NOMS ET PRÉNOMS.	SITUATION DES RUES.	NOMBRE		SOMMES
		DE MÈTRES.		A PAYER.
	Barachois.	19	64	
Gogny (Dominique).	Jacques-Cartier.	10	77	652 f. 55
	Joinville.	6	50	162 50
V <sup>e</sup> Quinton.	Joinville.	5	30	79 50
Lafitte (Pierre).	Jacques-Cartier.	15	40	
	Bisson.	20	»	760 55
Durieux (Joseph).	Jacques-Cartier.	10	17	
	Saint-Louis.	16	50	630 »
Lévilley (Emile).	Barachois.	12	75	
	De Sèze.	43	73	949 20
Etchégaray.	Jacques-Cartier.	3	75	
	Jacques-Cartier.	5	70	184 50
Jouanne (Auguste).	Boulangerie.	6	60	
	Jacques-Cartier.	16	56	515 90
Clément (Joseph).	Bisson.	10	70	

La présente publication a pour objet de purger lesdites parcelles de terrain de toutes hypothèques légales inconnues.



Par décret en date du 24 mai 1869, rendu sur la proposition de l'amiral ministre de la marine et des colonies, ont été promus dans le corps des officiers de vaisseau, savoir :

*Au grade de vice-amiral :* MM. les contre-amiraux Mazères et Rose.

*Au grade de contre-amiral :* MM. les capitaines de vaisseau De Lapelin, Hugueteau de Challié et Jauréguiberry.

Nous extrayons les passages suivants d'un rapport remarquable présenté au nom du Conseil d'administration de la Société centrale de sauvetage des naufragés, par M. Dumoustier de Frétilly, chef de la division de la navigation au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'assemblée générale du 1<sup>er</sup> mai 1869 :

« Messieurs, il y a trois ans, à pareille date et dans la même enceinte, nous exposions à la première assemblée générale de la Société centrale de sauvetage maritime en France, le but que s'étaient proposé les fondateurs de l'œuvre, l'organisation qui devait présider au fonctionnement de la Société et les travaux qu'elle devait entreprendre pour accomplir la mission qu'elle s'était donnée.

Chaque année, depuis lors, nous avons fait connaître les progrès réalisés et les résultats obtenus; de votre côté, vous avez applaudi aux efforts et aux succès que nous constations, et l'écho de vos chaleureuses acclamations a porté sur nos rivages la juste récompense que devaient attendre de vous ces hommes de cœur et d'énergie enrôlés sous la bannière du dévouement.

Nous venons de parcourir une quatrième étape; nos espérances n'ont pas été déçues; conformément aux prescriptions des statuts qui régissent notre Société, nous allons vous dire ce que nous avons fait dans cette dernière année, où en sont aujourd'hui les progrès de l'œuvre, et comment nous avons la confiance de conduire à son terme cette grande entreprise de bien public.

Nous suivrons dans le développement de ce rapport l'ordre que nous avons adopté dans les comptes rendus antérieurs; nous passerons successivement en revue l'état de nos stations et l'installation de notre matériel sur le littoral; nous raconterons les services rendus, nos études et nos travaux; nous donnerons un aperçu de notre situation financière, et nous ferons un nouvel appel au concours de ces bienveillances et de ces sympathies dont le faisceau crée notre force.

Nous avons, messieurs, placé dans l'œuvre du sauvetage le drapeau de la France à côté de l'étendard de l'Angleterre. Toutes les puissances maritimes de l'Europe et du nouveau monde nationalisent chez elles la même institution; l'honneur de notre pays exige que la Société centrale de France reste au premier rang par le perfectionnement de son installation, comme elle s'y maintiendra, croyez-le bien, par le courage et le désintéressement de ses sauveteurs.

Le rapporteur, qui, trois années de suite, a été près de vos assemblées générales l'organe du conseil, regardait comme utile, dans l'intérêt peut-être même de l'œuvre, que des voix, plus autorisées d'ailleurs que la sienne, fussent appelées chaque année, tour à tour, à l'honneur de faire connaître les actes de la Société; il en a été décidé autrement; quand un navire prend la mer, chaque officier se rend au poste qui lui est désigné; l'obéissance devient le devoir, et le respect du commandement, la loi première devant laquelle chacun s'incline.

I

Notre installation sur le littoral comprend, vous le savez, un double service; des installa-

tions de canots et des stations de porte-amarres. La Société royale et nationale de Londres ne s'est donnée mission que d'organiser un service de canots; les porte-amarres sont administrés et dirigés par les soins de l'amirauté. En France, la Société centrale embrasse l'organisation complète du sauvetage; elle reçoit l'aide bienveillante des grandes administrations, dont le concours, tel que celui de l'administration des douanes, lui est indispensable; mais, libre de ses mouvements, elle marche dans une complète indépendance et ne relève que de la charité publique. Nous distinguerons, pour plus de clarté dans notre exposition, les deux branches de notre service.

Notre programme, établi dès le début, ne s'est pas modifié en ce qui touche le nombre des stations de canots qu'il sera nécessaire d'installer successivement; l'étude constante à laquelle nous nous livrons, de l'état de nos côtes, du nombre et des causes des sinistres qui se produisent annuellement, confirme nos prévisions, et nous avons la presque certitude que ces prévisions seront définitivement sanctionnées. Ce n'est pas que des demandes ne nous soient adressées pour la création de stations semblables sur des points non compris, au moins jusqu'à présent, dans notre programme; mais ces stations ne devront être concédées qu'autant que des intérêts de premier ordre l'exigeraient et qu'il sera démontré que les canots établis sur ces points pourront sérieusement remplir le but de notre institution. Une station mal placée, loin du centre où se recrute l'équipage, sur des points où le lancement du canot rencontrerait des obstacles trop grands, devient impuissante, et, loin d'aider au sauvetage, elle créerait des dangers. Le nombre probable des stations à établir sur le littoral de la France, de l'Algérie et des colonies, reste donc fixé de 60 à 70.

Où en sommes-nous en ce moment?

Au 31 décembre 1866, après vingt mois d'existence, la Société avait organisé, vous vous le rappelez, 19 stations. A la fin de 1867, ce nombre s'élevait à 29; à la dernière assemblée générale, en avril 1868, nous annoncions que 9 postes nouveaux seraient installés dans le cours de la campagne: nous comptons donc arriver au 31 décembre 1868 avec 37 ou 38 stations en activité. Il nous apparaissait même que nous pourrions en préparer 5 de plus. Nos calculs n'ont pas été trompés. A la fin de l'année qui vient de s'écouler 37 stations fonctionnaient régulièrement; aujourd'hui, ce nombre est porté à 41; nous suivons l'organisation de 7 autres encore. L'année 1869 nous verra donc en possession de 48 stations. Ce résultat est considérable; vous voudrez bien remarquer que la formation d'une station ne consiste pas seulement dans l'élevation de la maison-abri et la livraison d'un canot par l'un ou l'autre de nos constructeurs; il faut constituer le comité local à la direction duquel sera confiée la station, former et instruire l'équipage qui devra monter le canot et dont la manœuvre intelligente sera le salut des naufragés. Puis, en préparant cette organisation, il convient de tenir compte des exigences, parfois des susceptibilités locales dans le choix des hommes. Une station n'est en véritable fonctionnement qu'après que toutes les forces vives dont le concours est indispensable ont été réunies. Ce travail complexe et souvent délicat est délégué à des officiers supérieurs de la marine impériale, qui, avec un dévouement sur lequel nous ne saurions trop appeler votre reconnaissance, poursuivent la mission laborieuse qu'ils ont bien voulu accepter.

Nous avons précisé avec détail, les années antérieures, l'emplacement des stations successivement formées; nous n'avons plus à revenir sur ce sujet en ce qui touche les 37 stations terminées; nous nous bornerons à mentionner les 11 stations qui seront mises

en activité dans la campagne de 1869. Les 5 stations déjà prêtes, ou au moment de l'être, sont établies à Trouville-Daerville (Calvados); au Becquet, dans la partie Est de la rade de Cherbourg; à l'île de Bréhat (Côtes-du-Nord); à l'île de Ré (Charente-Inférieure), et au cap Breton (Basses-Pyrénées), à l'extrémité de cette longue dune de sable, qui, de l'embouchure de la Gironde, s'étend jusqu'à l'Adour.

Les 6 stations projetées seront installées à Goury, au cap Fréhel, à l'Herbaudière, à Port-Maria, à la Nouvelle et à Saint-Pierre (Terre-Neuve). La station de Goury, placée à l'extrémité du cap de la Hogue, entre les stations d'Omonville et de Diclette, au centre d'une vaillante population de pêcheurs, complètera le service des établissements de sauvetage que possédera ainsi le département de la Manche, une des parties de nos côtes, avec la Bretagne, où les sinistres sont le plus fréquents.

Le cap Fréhel limite à l'Est la baie de Saint-Brieuc, dont la côte opposée est dotée de deux canots: l'un à Portrieux, établi dès nos débuts en 1866, et l'autre en voie d'installation à l'île de Bréhat. Le canot du cap Fréhel, placé entre ce cap et la pointe d'Erquy, desservira toute la baie de Saint-Brieuc.

Les parages de l'embouchure de la Loire sont fréquemment le théâtre de sinistres; il importait de hâter sur ce point l'organisation du service de sauvetage. La station de Saint-Marc, près de Saint-Nazaire, ne peut utilement desservir toute cette côte étendue; après une étude attentive, votre comité s'est prononcée pour deux points, l'Herbaudière, à l'extrémité nord de l'île Noirmoutiers, et Port-Maria, à l'extrémité de la presqu'île de Quiberon: ces trois stations, sentinelles vigilantes, veilleront efficacement sur cette baie redoutée.

Le conseil général de l'Aude sollicitait avec instance l'installation d'une station à la Nouvelle, au fond du golfe de Lion. Les bâtiments affalés par les coups de vent de l'est viennent faire côte sur ce point. Nous avons déféré au vœu qui nous était adressé. L'établissement de cette station portera à six le nombre des canots en fonctions dans la Méditerranée.

Vous vous rappelez qu'un incendie survenu l'an dernier, a mis hors de service la station établie dans la colonie de Saint-Pierre et Miquelon. Nous avons dû reconstituer le matériel de cette station, appelée à rendre d'importants services. Ce matériel va être dirigé vers sa destination.

En résumé, l'état des stations actuellement terminées ou en voie d'organisation, se répartit ainsi qu'il suit:

Sur la mer du Nord, de Dunkerque à Boulogne 5; sur la Manche, de Boulogne à Cherbourg, 7; sur les côtes de la Bretagne, de Saint-Malo à l'embouchure de la Loire, 19; sur les rives de l'Océan, de la Loire à la frontière d'Espagne, 10; 6 sur la Méditerranée, dont 5 en France et une en Algérie; une enfin dans les colonies d'outre-mer.

Quel temps exigera encore l'achèvement complet de notre installation? Cela dépendra, messieurs, des ressources qui continueront à être mises à notre disposition.

Nous voudrions, avant de quitter cette partie de notre service, vous dire avec quel élan, quels témoignages de joie et de reconnaissance, l'arrivée de chacun de nos canots est saluée par ces populations du littoral vouées aux labeurs pénibles des travaux à la mer. L'étonnement du premier jour, à l'aspect des engins nouveaux, l'hésitation qui, parfois accueillait les tentatives de formation des premiers équipages, les doutes qui surgissaient dans les esprits de quelques-uns de ces hommes habitués au danger, en contemplant ces barques qui devaient, leur disait-on, franchir les brisants, braver une mer furieuse, et, roulées par le flot, rester insubmersibles: tout cela a disparu. Aujourd'hui,



d'hui la confiance est partout; nos équipages se recrutent et se forment à l'envi; la difficulté est dans le choix des hommes, qui se présentent en trop grand nombre. A côté des matelots et des pêcheurs, qu'un salaire, si modeste qu'il est, pourrait peut-être tenter, des personnes dont le travail ou la famille ont assuré l'aisance, d'anciens marins, d'anciens maîtres au cabotage, des capitaines même, s'offrent à nous, non pas pour remplir spécialement les fonctions de patron, il pourrait y avoir honneur et récompense, mais pour s'enrôler simples volontaires parmi ces équipages qui n'ont d'autre mobile que le dévouement! Ah! messieurs, c'est qu'en France le désintéressement dans le danger est une tradition nationale et que toute œuvre de salut répond aux instincts du pays.

Nous passons au service des postes de porte-amarres.

(A Continuer).

(Journal officiel de l'Empire français).

— On lit dans le *Globe*, de Londres, n° du 17 mai :

Le câble subatlantique qui doit faire partie de la nouvelle ligne télégraphique destinée à relier Brest avec New-York est terminé, et la plus grande partie de ce câble est embarquée à bord du *Great-Eastern* qui est en ce moment à l'ancre à Sheerness. Le *Scandeira* contient un câble plus léger destiné à la ligne qui se trouvera au delà de Saint-Pierre, au large de Terre-Neuve.

Le *Great-Eastern* emporte toute la longueur du câble nécessaire entre Brest et Saint-Pierre, c'est-à-dire, 2.700 milles. Il est déposé en trois sections dans autant de bassins; ces sections sont roulées autour d'un cône télescopique central qui peut s'abaisser à mesure que le câble se déroule, de manière à régulariser ce dévidage et à prévenir les effets de torsion ou d'enchevêtrement. Le bassin antérieur et le bassin postérieur contiennent chacun 750 milles de câbles; le bassin central ou grand bassin, en contient 1,200 milles qui forment un rouleau gigantesque de quelque chose comme 70 pieds de diamètre.

Ce câble, qui est l'œuvre de la compagnie de construction et d'entretien des télégraphes, est exactement construit comme le dernier câble atlantique. Il y a d'abord sept fils de cuivre qui forment le centre du câble; ils sont légèrement revêtus d'un enduit que l'on appelle la composition de Chatterton; par-dessus, est appliquée une couche de gutta-percha, puis une autre couche de composition et ainsi de suite alternativement, de manière à avoir quatre couches de gutta-percha et trois couches de composition de Chatterton.

Cela forme le cœur ou l'âme du câble; cette partie est entourée de couches de filasse mouillée, puis en dehors se trouvent dix fils d'acier Bessemer, roulés en spirale. Les fils de cuivre servent à la transmission du courant électrique, l'enveloppe de gutta-percha les isole; les enduits de composition de Chatterton amènent une adhérence plus intime et une force de cohésion plus grande de la gutta-percha; la filasse humide sert à relier tous les éléments du nucléus, et les fils d'acier constituent une armature protectrice. Toutes les précautions que peut suggérer le talent, une infatigable persévérance et l'expérience acquise ont été prises pour assurer un succès qu'il est impossible de tenir à ses ordres. En supposant même le concours des circonstances des plus favorables, la pose de la section du câble qui doit se trouver en mer profonde est toujours une opération incertaine et périlleuse.

Les préparatifs et les dispositions préliminaires sont d'une telle perfection à cet égard, qu'il faudrait supposer un accident tout à fait imprévu pour redouter un désappointement.

L'appareil de dévidage est une merveille de talent et de force. Le câble, en sortant du bassin passera sur six grandes roues dont la partie périphérique porte une gorge profonde

destinée à le soutenir. Sur l'axe de chacun de ces tambours se trouve une roue qui tourne simultanément avec eux, et à laquelle est adapté un frein appelé jockey, qui consiste en un long segment d'un ressort circulaire, qui est en contact avec la partie inférieure de la roue. Ce ressort est fixé à l'une des extrémités, et à l'autre il est en relation avec un levier allongé qui agit sur lui.

La force la plus légère appliquée au levier amène une pression du ressort sur la circonférence de la roue, de manière à produire l'effet d'un frein. Les six roues sont disposées dans une même direction rectiligne, de manière à transporter le câble sur un tambour plus grand autour duquel il s'enroule en faisant quatre tours, de manière à se trouver arrêté avant de passer sur la poulie en projection d'où il tombe dans la mer.

Le jeu des roues et des jockeys a pour but de régulariser le dévidage du câble. La tension produite par le poids de la partie en voie d'immersion portera sur le tambour qui est gros et fort en proportion. L'appareil de relevage est d'une force immense, et il a un excès de puissance considérable qui ne s'épuise jamais et qui ne sera probablement jamais employé au total, même dans les grandes circonstances.

On mettra du reste en usage les grappins de fer de forme ordinaire avec des dispositions spéciales, dans l'appareil même de relevage, après que l'on aura saisi le câble. Celui-ci, durant son chargement, est soumis à une épreuve continue ou plutôt à une série d'épreuves appliquées de quelques minutes en quelques minutes. Pour cela, on se sert d'un instrument d'une beauté et d'une délicatesse extrêmes. Dans un cercle de fil métallique est suspendu, à un point excentrique, un aimant qui porte un disque réflecteur. Le courant électrique passe à angle droit avec la direction de l'aiguille aimantée et lui fait dévier le miroir. Or, un point lumineux est projeté par un verre lenticulaire sur ce disque et se trouve réfléti sur une échelle horizontale nettement graduée.

Quand l'appareil est au repos, le point lumineux tombe sur un point central; mais, quand l'appareil est en rapport avec une batterie électrique et que le contact est établi à l'extrémité du câble, le point lumineux se meut au long de l'échelle graduée et indique la déperdition d'électricité. S'il y a quelque défaut d'une importance appréciable, le point lumineux fuit jusqu'à l'extrémité de l'échelle. A l'instant, on donne le signal d'arrêter l'opération. L'on trouve le défaut et on le répare. Ce système d'épreuve est tellement parfait, qu'un défaut est découvert, et, ce qui est le plus extraordinaire, est localisé avec la plus grande facilité et la plus grande précision.

Les 200 milles de longueur du câble gisant dans un repli de 70 pieds (anglais) de diamètre, présentent un spectacle d'un intérêt extraordinaire. Les diverses machines servant pour les différentes opérations de l'embarquement, de l'arrangement du câble appellent et captivent l'attention. Tout ce que la science et la prévision peuvent inspirer a été fait pour se tenir en garde contre les accidents et assurer l'exécution complète et heureuse de l'œuvre, consistant à immerger un câble maritime plus considérable que tout ce qui s'est fait jusqu'ici.

Pour l'emploi efficace des matériaux fournis et pour la réalisation de la tâche presque herculéenne de la pose du câble, les fauleurs de l'entreprise s'en rapportent au jugement, au nerf et à la patience persévérante de l'état-major actif à qui l'entreprise a été confiée. Sir William Canning a la responsabilité de la pose du câble; sir James Anderson préside à la navigation du *Great-Eastern* et détermine la ligne du câble. Le capitaine Helpin, qui était premier officier sous les ordres de sir James Anderson, au dernier voyage, doit avoir le commandement du navire. Il suffit

de donner de tels noms pour inspirer une entière confiance.

D'autres personnes qui ont déjà acquis une certaine expérience dans la pose des câbles ont été chargées de diverses parties de cette œuvre importante.

Aussi ne peut-elle manquer de réussir, et son succès ajoutera une nouvelle merveille à celles que la science et le talent des ingénieurs ont produites dans le 19<sup>e</sup> siècle. Le fait que ce télégraphe subatlantique a été projeté et créé par des Français donne à l'affaire un intérêt particulier; le caractère international de cette entreprise servira de lien entre les deux pays.

(Idem).

Un orage est chose assez rare en ce pays pour que l'on ait à enregistrer celui qui a brusquement éclaté la nuit dernière. — Pendant près de trois heures les nuages électriques, groupés sur différents points du ciel, se sont renvoyés leurs détonations dans un *crescendo* parfaitement soutenu, tandis qu'une pluie torrentielle s'épanchait sur Saint-Pierre.

Sans avoir atteint l'ampleur majestueuse que présente ce phénomène dans les régions tropicales, l'orage de cette nuit peut prétendre à une place avantageuse dans les annales météorologiques de la colonie.

## POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur l'*Estafette*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de St-Pierre, le dimanche 20 juin, à 1 heure 1/2 du soir, avec la malle d'Europe du 4 juin.

L'avis à vapeur l'*Estafette* partira pour Sydney, avec les dépêches de la colonie, pour les États-Unis et l'Europe, le dimanche 27 du courant.

On recevra à la poste, samedi jusqu'à 6 heures du soir, les lettres affranchies en numéraire au guichet du bureau.

Les lettres affranchies en timbres-poste pourront être jetées dans la boîte supplémentaire de la rue Joinville, jusqu'à 8 heures 3/4 et dans la boîte du bureau de la poste jusqu'à 9 heures précises.

## ÉTAT CIVIL.

### SAINT-PIERRE.

#### NAISSANCES.

- 15 juin. — Smearden (Marguerite).
- 15 id. — Sire (Edouard-Auguste-Eugène-Marie).
- 16 id. — Gautier (Alphonse-Eugène).
- 18 id. — Sheehan (Marie-Madeleine).
- 19 id. — Humbert (Richard-Joseph-Marie).
- 16 id. — Maillard (Marie-Clarisse).

#### DÉCÈS.

- 15 juin. — Quirek (Thomas), âgé de 74 ans, né à Saint-Laurent (Terre-Neuve), sans profession.
- 19 juin. — Lecouplet (Auguste-Jean), marin, âgé de 14 ans, né à Cancale (Ille-et-Vilaine).
- 21 juin. — Ledinot (Martial-Patrice), marin, âgé de 22 ans, né à Saint-Pierre; suivant jugement du tribunal de 1<sup>re</sup> instance des îles Saint-Pierre et Miquelon, en date du 14 du courant, fixant la date du décès au 12 mars 1868.
- 22 juin. — Lameille (Pierre-Benoni), marin, âgé de 48 ans, né à Dieppe (Seine-Inférieure).
- 22 juin. — Dagort, (Virginie-Marie), âgée de 4 ans, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BÂTIMENTS DE L'ÉTAT.

##### ENTRÉES.

L'avis à vapeur l'*Estafette*, commandé par M. Tourneur, lieutenant de vaisseau, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le dimanche 20 avril 1869.





BATIMENTS DU COMMERCE.		
juin.	ENTREES	VENANT DE
16.	Fauvette, c. Rioux, sel	Cadix.
17.	Elisabeth, c. bois.	Nouvelle-Ecosse.
17.	Mary-Girvan, c. John-Bull, planches.	Richibouctou.
18.	Britannia, c. King, div. march.	Boston.
21.	Raoult-et-Aurèle, c. Lietout, div. march.	St-Martin.
--	Corola, c. Laine, sel.	Cadix.
--	Charles-et-Marie, c. Philippe, sel.	St-Martin.
--	Alfred, c. Jaumelle, sel.	Ile de Ré.
--	Elisa-Catherine, c. Martell, planches.	Harbord Glace.
--	Lilliam, c. Balcam, planches.	Nouvelle-Ecosse.
22.	William-Cory, c. A. Donald, divers objets de matériel.	Londres.
--	Ariel, c. Moren, bois de construction.	Charleston.
23.	Ariel, c. Moran, bois à brûler.	Prince-Edouard.
--	Minnie, c. Campbell, bestiaux.	Cap Breton.
--	Garland, c. Mac Donald, bestiaux.	Prince-Edouard.
juin.	Des lieux de pêche:	
16.	Christophe-Colomb.	17. Louis.
--	Duguay-Trouin.	-- Martin-Pêcheur.
--	Industrie.	-- Amélie.
--	Jean-Bart.	-- Gabrielle.
--	Bayard.	-- Junon.
--	Madeleine.	-- Jeune-Hippolyte.
--	Rocabey.	-- Emma.
--	Deux-Louise.	-- Victor-Hugo.
17.	Virginie.	-- Galilée.
--	Paul-et-Louis.	18. Georges.
--	Adolphe.	-- Roland.
--	Ferdinand.	-- Deux-Pierre.
--	Marie-Clémentine.	-- Julie.
--	Alliance.	-- Trois-Frères.
--	Marie.	-- Hortense.
--	Jean-Agathe.	-- Pierre-Philippe.
--	Jeanne-d'Arc.	-- Eugénie.
--	Charles-et-Gustave.	-- Lion.
--	Maréchal-Pélessier.	-- Eva.
--	Duquesne.	-- Providence.
juin.	EN RELACHE.	
17.	Cavell-Botel.	
--	Thomachum.	
18.	Perry.	
--	Avisimacque.	
juin.	SORTIES	ALLANT A
17.	Expériment, lest.	Sydney.
--	Comfort, c. Howlett, lest.	Sydney.
--	Elisabeth, c. lest	Sydney.
19.	Mac Keane, c. Mac Keane, lest.	Sydney.
21.	Sirène, c. Degas,	Saint-Servan.
	avec 99,000 kilog. morue verte, 20 barils rogues, pesant 2,000 kilog.; 1 barrique morue verte, pesant 3,000 kilog.; 1 caisse morue sèche, pesant 50 kilog. et 10 colis issue de morue, pesant 3,000 kilog., ch. par MM. M <sup>re</sup> Guibert et fils.	
--	Hippolyte, c. Richard,	Cette.
	avec 109,320 kilog. morue verte, ch. par MM. Comolet frères.	
--	Eclair, c. Tinel,	Bordeaux.
	avec 176,635 kilog. morue verte, ch. par divers.	
--	Léonie, c. Baudran,	Bordeaux.
	avec 98,230 kilog. morue verte, 3,698 kilog. rogue de morue et 1 barrique huile de morue, pesant 252 kilog., ch. par M. Hovius fils.	
--	Clotaire, c. Guillaume,	Bordeaux.
	avec 175,173 kilog. morue verte, ch. par M. H. Coste.	
--	Annette, c. Marin,	Granville.
	avec 29,150 kilog. morue verte, 2 barriques huile, pesant 500 kil., 111 barils rogue, pesant 15,000 kilog.; 20 colis et débris de morues, pesant 2,000 kilog. et 1,600 flétans, pesant 10,000 kilog.	
--	Marie-Aline, c. Drot,	Bordeaux.
	avec 167,430 kilog. morue verte, et 575 kilog. rogue de morue, ch. par divers.	
23.	Lilliam, c. Balcam, lest.	Sydney.
--	Mary-Girvan, c. John Bell, lest.	Sydney.

Juin. Sorties ALLANT A Bordeaux.

23. Saturne, c. Grusson, avec 198,235 kilog. morue verte, 9,106 kilog. rogues de morue, ch. par MM. v<sup>e</sup> Lepomellec et fils. — Britannia, c. King, lest. Sydney.

Nous n'avons plus que quelques bâtiments pêcheurs sur rade: la deuxième pêche est commencée, et nous sommes depuis plusieurs jours assez favorisés par le beau temps; aussi les derniers navires se hâtent-ils de faire leur boette. Le capelan n'a pas augmenté de prix: les premiers jours de la dernière semaine on le vendait encore assez facilement 5 francs; mais hier et avant-hier, il ne dépassait guère 1 fr. ou 1 fr. 50.

Nous n'avons pour ainsi dire aucun renseignement des pêches du Golfe: un ou deux petits bateaux de Miquelon sont, dit-on, revenus avec d'assez bons résultats.

La petite pêche se dédommage depuis quelques temps des embarras qu'elle a éprouvés au printemps; la morue se trouve abondante sur les fonds de terre et les embarcations reviennent chargées. Samedi dernier des warys ont pu faire deux voyages sur les lieux de pêche, et chaque fois ils ont parfaitement réussi. Il est vrai que depuis les premiers jours de juin nous jouissons d'un beau temps vraiment exceptionnel. Nous avons eu quelques brouillards; mais de peu de durée et sans forte brise.

Si peu fréquentes qu'aient été ces brumes, elles n'en on pas moins causé la perte d'une goélette anglaise d'Arichat, *Lady-Dundas*, chargée à Boston, à destination de Saint-Pierre, et qui, le 15 juin dernier, a été entraînée par les courants sur la pointe du Ouest de Langlade. L'équipage est descendu à terre aussitôt. On a pu sauver quelques marchandises; mais l'état de la mer à cet endroit, n'a pas permis de tenter un sauvetage complet: il est fort probable qu'aujourd'hui ce bâtiment est entièrement brisé.

Le *Maréchal-Pélessier*, de Dieppe, a failli éprouver le même sort. Pris de calme, il se trouvait à peu de distance du *Lady-Dundas*, lorsque du bord on a entendu les brisants. Le capitaine a fait mouiller ses deux ancres et à l'éclaircie, quelques heures après, profitant d'une légère brise de Nord, il a pu se retirer de cette fâcheuse position. Il était à un demi-mille au plus de la goélette naufragée.

Le brick *Germain*, de Granville, capitaine Mallard, a sombré le 18 du courant. Ce navire était parti de Saint-Pierre le 16, pour se rendre sur le Grand-Banc. Nous donnons ci dessous extrait du rapport de mer du capitaine:

« Le 16 juin 1869, je suis parti de la rade de Saint-Pierre, à 6 heures du matin, ayant à bord le pilote Fouchard, faible brise du O.-S.-O., brume très-épaisse, le navire en bon état; à sept heures et demie, le pilote a quitté le bord. Me faisant au large, et d'ailleurs suivant l'avis du pilote, je gouvernais à l'Est.

« La brise diminuait toujours; la mer était houleuse, et un courant très-fort portait au S. O. Tout à coup j'ai aperçu devant moi un petit îlot, j'ai commandé pare à virer; mais la brise était si faible que le navire n'a pas obéi; j'ai senti une légère secousse; le navire venait de talonner: j'ai mis le canot à la mer et fait élonger un mouillage de chaloupe avec une ancre à jet; j'ai fait carguer les voiles de l'avant, et, étant hors de danger, j'ai mis en travers pour embarquer le canot. Ne trouvant pas d'eau aux pompes, rétabli les voiles de l'avant et fait route au S. S. E. pour le Grand-Banc. A dix heures fait pomper de nouveau; le navire ne faisait pas d'eau. De dix heures du soir à cinq heures du matin, on a pompé deux fois par quart et cinq minutes environ à chaque fois; le 17 l'eau augmentait un peu, il fallait tenir à la pompe de sept à huit minutes et même trois fois par quart.

« A deux heures après-midi, l'eau a augmenté brusquement; j'ai sondé la pompe et je me suis assuré que dès ce moment le navire prenait de 22 à 24 pouces d'eau à l'heure. J'ai donné ordre de maintenir constamment les pompes: nous ne pouvions plus les franchir; ayant quelque temps après aperçu deux navires, j'ai mis mon pavillon en berne; ils se sont dirigés sur moi: c'étaient la goélette de la C<sup>ie</sup> G<sup>ie</sup> *Hortense* et le trois-mats *Deux-Sophies*. Je les informai de ce qui se passait, et les capitaines me proposèrent de m'escorter: mais comme ils faisaient route pour le Grand-Banc, voyant qu'il m'était impossible de suivre cette direction, je virai de

bord pour Saint-Pierre. Les vents étaient du O. au O. N. O. faible brise. Le 18 juin, l'eau était à hauteur de mon parc à boette dans la cale. A midi les pompes étaient engagées par le sel et les débris de capelan.

» J'essayai de dégager mes pompes, je n'y pus réussir; à 5 heures l'eau couvrait le sel: il n'était plus possible de rester à bord. Je réunis mon équipage et l'abandon du navire fut décidé unanimement. A six heures, ayant huit pieds d'eau dans la cale, nous mîmes nos chaloupes à la mer, avec nos effets et quelques vivres, et, le 19 au matin, nous embarquâmes dans les deux chaloupes: le second dans celle de babord avec neuf hommes, et les neuf autres avec moi dans celle de tribord.

» Après avoir navigué de conserve pendant assez longtemps, la chaloupe de babord passa sur l'avant, et je l'ai retrouvée à Saint-Pierre, où elle était arrivée quatre heures avant moi, le 22 juin. »

Les prix de morue sont à peu près les mêmes que ceux que nos avons déjà indiqués. Il y a eu cependant une certaine hausse. On a vendu des morues de goélette 19 fr. et plus, seulement pour une pêche, et 18 fr. pour les trois pêches.

Les morues de navire sont recherchées à 20 fr. 25 et 20 fr. 50. A. P.

**A VENDRE**  
DE GRÉ A GRÉ  
**A l'île Aux Chiens.**

L'habitation Ouest Letourneur (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 fondé de pouvoir, à l'île Aux Chiens. 3—3

**HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS**  
à Saint-Pierre  
Du 24 au 30 juin 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
JUIN	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeu. 24	8 13	8 35	2 32	2 53
Vend. 25	8 56	9 16	3 12	3 34
Sam. 26	9 36	9 56	3 54	4 14
Dim. 27	10 16	10 35	4 34	4 35
Lundi 28	10 55	11 15	4 53	5 13
Mardi 29	11 36	11 57	5 33	5 54
Mer. 30	0 19	0 33	6 16	6 39

**OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES**  
*Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 16 au 22 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.	maximum.	minimum.				
16	756	757	8 0	7 5	10 0	6 0	O.	2	Nimb. 4	Brume et pluie.
17	757	758	7 8	10 0	14 0	5 4	S.-O.	3	—	Brume le matin.
18	760	761	9 0	12 0	15 0	4 2	N.-O.	3	Ci-Cum-Str.	—
19	763	762	10 0	8 6	12 0	5 0	S.	2	Ci-Cum.	Pluie le soir.
20	754	756	7 0	10 0	11 0	6 2	O.	3	Cum.	Brume le matin.
21	758	758	8 5	9 0	10 0	4 8	O.-S.-O.	1	Ci-Cum-Nimb.	—
22	763	762	1 2	10 0	13 0	6 0	—	0	Ci-Cum-Str.	—