



# 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 15. S. Henri.

V. 16. S. Vitalien. PQ | L. 19. S<sup>e</sup> Sara.  
S. 17. S<sup>e</sup> Marceline. | M. 20. S<sup>e</sup> Marguerite  
D. 18. S. Frédéric. | M. 21. S. Victor.

**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 *Préfets maritimes; Gouverneurs et Commandants des colonies; Chefs du service de la marine dans les ports secondaires; Commandants des bâtiments à la mer, etc.*

6<sup>e</sup> direction: Colonies, 4<sup>e</sup> bureau: Finances, Hôpitaux et vivres.)

Paris, le 7 mai 1869.

Les capitaines qui transportent des fonds ont droit de réclamer décharge des sommes déterminées dont ils fonds la remise.

Messieurs, des réclamations ont été produites par quelques commandants des bâtiments de l'État chargés de transporter des colonies en France des monnaies fractionnaires démonétisées, et qui avaient pris charge de ces fonds dans les formes prescrites par le décret du 26 septembre 1855.

Ces valeurs étant adressées à M. le caissier-payeur central, à Paris, le trésorier-payeur à qui remise en était faite au port d'arrivée s'abstenait de vider les barils qui les contenaient et de compter les espèces; il ne donnait, en conséquence, décharge au commandant du transport que d'un certain nombre de colis, sans spécifier la somme déterminée qui lui était remise.

Il en résultait que l'officier qui avait pris charge d'une somme dans certaines conditions n'en obtenait pas décharge de la même manière, et que sa responsabilité ne se trouvait pas complètement dégagée.

Je me suis concerté à ce sujet avec M. le Ministre des finances, et j'ai l'honneur de vous informer que des ordres ont été donnés pour que les commandants des bâtiments, s'ils en font la demande, reçoivent à l'avenir décharge des sommes déterminées dont ils feront la remise.

Recevez etc.

L'Amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

Signé: RIGAUT DE GENOUILLY.

ARRÊTÉ autorisant l'ouverture d'un crédit supplémentaire de mille quatre-vingts francs huit centimes (1,080 fr. 08 c.) au compte du chapitre 2, matériel: service Local Exercice 1868.

Saint-Pierre, le 25 juin 1869.

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

Attendu que l'Administration locale n'a pas de crédits suffisants pour faire face à la régularisation des dépenses faites en France pour compte de la colonie au titre de l'exercice 1868;

Vu les articles 45, 97 et 99 du décret du 26 septembre 1855, sur le régime financier des colonies;

Sur la rapport de l'Ordonnateur;  
Le Conseil d'administration entendu,  
AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Article 1<sup>er</sup>. Un crédit de la somme de mille quatre-vingts francs huit centimes (1,080 fr. 08 c.) est ouvert au budget du service Local, chapitre 2 matériel, pour être affecté à la liquidation des dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice 1868,

Art. 2. Il sera pourvu à la réalisation de ce crédit, sur les voies et moyens de cet exercice.

Art. 3. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera, notifié au Trésorier-Payeur et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 25 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant:

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

ARRÊTÉ autorisant un virement de crédit du chapitre 1<sup>er</sup> Personnel au chapitre 2 Matériel du budget ordinaire.

Saint-Pierre, le 25 juin 1869.

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

Vu l'article 52 du décret du 26 septembre 1855 sur le régime financier des colonies;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

Le Conseil d'administration entendu;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Article 1<sup>er</sup> Un virement de crédit de la somme de deux mille trois cent francs six centimes (2,300 fr. 06 c.) est autorisé entre les chapitres ci-après du budget local, Exercice 1868: Savoir.

Du chapitre 1<sup>er</sup> Personnel au chapitre 2 Matériel. . . . . 2,300 fr 06 c.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera, notifié au Trésorier-Payeur et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 25 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant:

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

Saint-Pierre, le 30 juin 1869.

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

Vu les articles 95 et 98 du décret du 26 septembre 1855 sur le régime financier des colonies.

Considérant que la clôture des opérations de l'exercice 1868, fait ressortir les résultats suivants: Savoir.

Montant des dépenses constatées. 363,780 fr. 08  
Montant des dépenses payées. . . 363,780 fr. 08

Reste à payer. . . . . " " " "

Montant des crédits primitifs de l'exercice. . . . . 247,700 fr. 00

Crédits supplémentaires ouverts en cours d'exercice (arrêté des 9 octobre 1868, 6 janvier 1869, 11 mars, 25 juin 1869). . . . . 116,080 fr. 00

363,780 fr. 08  
Montant des dépenses payées. . . 363,780 fr. 08

" " " "

Montant des droits et produits propres à la colonie constatés pour l'exercice 1868. . . . . 366,919 fr. 47

A déduire: montant des droits non-recouvrés à la clôture dudit exercice. . . . . 423 fr. 40

366,496 fr. 07

Montant des dépenses payées. . . 363,780 fr. 08

Exédant des recettes sur les paiements. . . . . 2,715 fr. 99

Sur la proposition de l'Ordonnateur,  
Le Conseil d'administration entendu;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Article 1<sup>er</sup>. Il sera fait versement à la caisse de réserve de l'exédant des recouvrements sur les paiements montant à la somme de deux mille sept cent quinze francs quatre-vingt-dix-neuf centimes.

A cet effet il est ouvert à l'Ordonnateur un crédit de la somme de 2,715 fr. 99, lequel sera compris à un chapitre spécial de l'exercice 1868 sous le titre de versement à la caisse de réserve.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera, et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 30 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant:

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

**INSCRIPTION MARITIME.****POLICE DE LA NAVIGATION.**

Aux termes du décret du 19 mars 1852, le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime.

La navigation est dite maritime, sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et, jusqu'aux limites de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.

Tout capitaine, maître ou patron, ou tout individu qui en fait fonctions, est tenu, sur la réquisition de qui de droit, d'exhiber son rôle d'équipage, sous peine d'une amende: de 500 fr. si le bâtiment est armé au long-cours:





de 200 fr. si le bâtiment ou embarcation est armé au cabotage ;  
de 100 fr. s'il est armé à la petite pêche.  
L'embarquement de tout individu qui ne figure pas sur le rôle d'équipage est punissable, par chaque individu embarqué, d'une amende :  
de 300 fr. si le bâtiment est armé au long-cours ;  
de 50 à 100 fr. si le bâtiment ou embarcation est armé au cabotage ;  
de 25 à 50 fr. s'il est armé à la petite pêche.

Les créanciers des sieurs Fanchon et Le Rouzic, gendarmes, décédés dans la colonie sont invités à présenter sans retard leurs titres de créances au commandant du détachement de gendarmerie à Saint-Pierre.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### LE CABLE TRANSATLANTIQUE FRANÇAIS.

Une animation extraordinaire règne depuis deux jours dans notre ville habituellement si calme : le commerçant déserte son comptoir, le fonctionnaire, son bureau, l'ouvrier, son chantier, et, en quelque part que l'on aille, toutes les physionomies trahissent la même préoccupation, le même empressement.

Cette agitation, à laquelle personne n'échappe, se décèle encore dans le mouvement inusité d'un grand nombre d'embarcations pavisées qui, à chaque instant du jour, s'éloignent du rivage et y reviennent pour en partir encore ; tout, enfin, révèle qu'un événement d'une haute importance est venu faire époque dans le cours un peu monotone des affaires du pays.

C'est à juste titre que nous croyons devoir désigner ainsi l'arrivée du câble transatlantique français, que le *Great-Eastern*, parti de Brest le 21 juin, est venu atterrir, hier, sur la côte Nord de l'île. — L'opération délicate de l'immersion du câble s'est accomplie, dans toutes ses parties, avec un succès complet ; cette nouvelle épreuve, en ajoutant aux connaissances pratiques des chefs de l'expédition, leur fait désormais un jeu des difficultés qu'ont pu présenter, dans le principe, les entreprises de cette nature.

On ne s'étonne plus, d'ailleurs, des résultats obtenus, après avoir visité le gigantesque navire affecté à cette tâche. Tout ce que la science la plus ingénieuse, l'exécution la plus habile peuvent fournir à la prévoyance humaine, se trouve réuni à bord du *Great-Eastern*, et l'admiration reste hésitante entre la perfection des détails et la masse imposante du bâtiment.

A l'impression que causent ces merveilles de l'industrie se mêle, chez le plus grand nombre des visiteurs, un sentiment dont il est aisé de se rendre compte. Cette voie de communication directe, instantanée, ouverte entre la France et nous, est un lien nouveau, matériel et palpable, qui semble devoir nous unir plus étroitement encore à la Métropole, et resserrer cette solidarité qui a toujours existé entre les français d'outre-mer et ceux de la mère-patrie. De plus, la fusion des intérêts de deux grandes nations maritimes dans une pareille entreprise ne doit-elle pas être considérée comme un gage du maintien de la paix entre les deux puissances ? C'est en considérant à ces différents points de vue l'œuvre colossale qui s'accomplit en ce moment que nous ne pouvons manquer de partager les sentiments qu'elle fait naître autour de nous, et que nous nous associons aux manifestations qui témoignent jusqu'à quel point chacun ici sait en apprécier l'importance.

Sous le titre *Progrès de la France sous le gouvernement impérial*, il a été publié, cette année, un intéressant travail qui a pour objet de faire ressortir les progrès accomplis en France, depuis 1851, dans les différentes branches de l'ordre économique et social. — Nous reproduisons ici la partie consacrée aux intérêts coloniaux dans cette publication :

(SUITE ET FIN).

**Liberté commerciale.** — L'ancien pacte colonial, qui enchaînait nos établissements d'outre-mer a été aboli. La loi du 3 juillet 1861 lui a substitué un régime fondé sur le principe de la liberté commerciale et a ouvert à nos colonies les marchés de l'étranger, en même temps qu'il les a fait profiter des avantages de la concurrence des pavillons.

**Revenu public.** — Les ressources dont disposaient les colonies en 1852 montaient à environ 8 millions. Elles dépassent aujourd'hui 16 millions, non compris les recettes de la Nouvelle-Calédonie et celle de la Cochinchine, qui s'élèvent, pour la première, à 154,000 francs, et pour la seconde à 8,600,000 francs.

**Mouvement économique ; institution de crédit.** — Des banques ont été instituées à la Martinique, à la Guadeloupe, à la Réunion, au Sénégal et à la Guyane.

Une Société de crédit foncier colonial a été établie en vue d'aider la propriété territoriale à se dégager de sa dette hypothécaire et de fournir aux habitants les moyens de construire de nouvelles usines et d'améliorer leur outillage.

**Immigration. Transportation.** — L'abolition de l'esclavage avait compromis le travail dans les colonies. L'immigration étrangère a été organisée sous les auspices du Gouvernement et a assuré aux colons le concours de travailleurs libres, dont le recrutement facile a imprimé à la production un essor qu'elle n'aurait pas obtenu du travail esclave.

La transportation a apporté à deux de nos colonies un élément de travail dont l'importance n'est pas à dédaigner, si l'on songe que la florissante Australie n'a pas eu d'autre origine. Le décret-loi du 27 mars 1852 et la loi du 30 mai 1854 en ont organisé les bases. Les condamnés, dirigés d'abord sur la Guyane, sont, depuis 1866, transportés dans la Nouvelle-Calédonie, qui offre des conditions de salubrité plus favorables. Les résultats déjà constatés font bien augurer de l'avenir. Dans l'année 1867, à la Guyane, le service pénitentiaire a fourni aux autres services publics environ 78,000 journées de travail. Sur un effectif moyen de 7,500 transportés, plus de 1,000 sont déjà devenus propriétaires. Les uns se sont mariés dans la colonie, les autres ont fait venir leur famille de France.

**Paquebots français.** — Des conventions postales, conclues avec l'Angleterre, avaient dès 1856 procuré à toutes nos colonies l'avantage de communications régulières par la voie des paquebots anglais. Aujourd'hui, la création de grandes lignes françaises sur le Brésil, les Antilles et l'Indo-Chine, leur assure des transports plus directs et moins coûteux. Trois correspondances par mois ont été établies entre la Cochinchine et la métropole.

Le Sénégal, la Martinique et la Guadeloupe ont été pourvus d'un réseau télégraphique.

**Commerce.** — Le mouvement général du commerce des colonies (importations et exportations réunies) était, en 1852, de . . . 167 millions.

Il était, en 1865 (Nouvelle-Calédonie et Cochinchine comprises), de . . . 287

**Navigation.** — La navigation représentait, en 1852, un total de 3998 navires français et de 2,472 navires étrangers. Elle comprend aujourd'hui un total de 15,457 navires français (dont 10,027 barques annamites) et de 3,198 navires étrangers.

**Production.** — La production des quatre colonies Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion, qui était, en 1852, de 57 millions, s'est élevée, en 1865, à 77 millions.

**Terres cultivées.** — L'étendue des terres cultivées dans les quatre colonies sucrières était, en 1852, de 125,000 hectares. Elle était, en 1865, de 139,000 hectares. Si l'on y ajoute celles des autres établissements français, et notamment de la Cochinchine, on arrive aujourd'hui à un total de 460,000 hectares en culture dans nos colonies.

**Travaux publics.** — Les travaux publics ont reçu, aux colonies, d'importants développements. Un bassin de radoub a été creusé à Fort-de-France et inauguré le 6 mai 1868. Le port d'attache qui y fait suite sera bientôt terminé.

Les travaux du port de Saint-Pierre, à la Réunion, dont la dépense s'élève déjà à plus de 4 millions, s'exécutent activement. Le projet de construction d'un autre port à Saint-Paul est à l'étude.

Le port de Dakar a été construit au Sénégal.

Un chemin de fer, destiné à relier Pondichéry aux grandes lignes de l'Inde, a été, de la part d'une compagnie anglaise, l'objet d'une demande de concession, sur laquelle il sera bientôt statué.

**Justice. Cultes. Instruction publique.** — Le décret du 16 août 1854 a substitué à l'unité de juge de première instance dans nos trois grandes colonies le principe de la pluralité en vigueur en France, et a ainsi assuré aux justiciables de nouvelles garanties.

Un décret du 7 juin 1862 a admis pour les justiciables de la Réunion le recours à la Cour de cassation en matière criminelle et correctionnelle, qui, à raison des distances, n'avait pu leur être accordé jusqu'alors.

La justice a été organisée à Mayotte, à Nossi-Bé, au Sénégal et dans nos nouvelles possessions de la Nouvelle-Calédonie et de la Cochinchine.

Les services des cultes et de l'instruction publique ont été réorganisés et développés. L'instruction primaire seule compte dans nos colonies plus de 500 écoles, fréquentées par 30,000 élèves.

— Nous trouvons dans le compte rendu de l'une des dernières séances de l'Académie des sciences, des détails sur les circonstances de la mort de M. le capitaine Lacroix, qui a été foudroyé sous sa tente, au camp de Châlons, le 7 mai dernier. — Ces renseignements sont puisés dans une lettre adressée à l'Académie par M. le lieutenant colonel Weynand.

Le capitaine Lacroix, du 11<sup>e</sup> bataillon de chasseurs, habitait une tente elliptique à raies bleues et blanches de campement. La pluie tombait à torrents au moment où le coup de foudre éclata. Ce n'est que le lendemain, lorsque l'ordonnance pénétra sous la tente, que l'on s'aperçut de la mort du capitaine.

Le cadavre était couché, la figure tournée vers le ciel, la main droite crispée et tenant un bougeoir métallique, intact et serré contre la poitrine. Le sol, près des pieds portait des empreintes circulaires montrant bien que le capitaine, debout et tourné vers la porte, avait été renversé par la foudre et avait pirouetté sur lui-même.

Des armes, fusil de chasse, sabre d'uniforme, étaient suspendus à un montant de la tente ; ils ne paraissent pas avoir subi l'atteinte de la foudre.

La tente était fermée et la porte en toile en était bouclée en dedans et au dehors. On a très-bien pu retrouver le trajet de la foudre. La tente est surmontée d'un faitage garni à chaque extrémité d'un boulon en fer sous lequel est une garniture en cuir. Le cuir du boulon est lacéré. De cette déchirure part une



## MÉTÉOROLOGIE.

### LES AUBORES BORÉALES

ligne très-visible de 12 à 15 millimètres de largeur, le long de laquelle la couleur bleue des raies de la tente a été complètement détruite. Cette ligne descend à peu près suivant la direction de plus grande pente, et un peu en zigzag jusqu'au moment où elle rencontre une des coutures de la tente, couture qu'elle suit sur une longueur de 40 centimètres, puis elle abandonne brusquement la couture et va rejoindre presque directement un trou qui existe actuellement à l'emplacement qu'occupait une des boucles extérieures de la tente.

Deux autres trous ont été faits; ils correspondent, l'un à la base de la lanière de cuir qui entraine dans la boucle, et l'autre à la base de la lanière qui porte une boucle intérieure. Celle-ci n'a pas été enlevée, mais seulement décousue en partie. La boucle intérieure, au contraire, a été retrouvée au dehors projetée à 23 pas de la tente, et la lanière qui entraine dans la boucle a été coupée en deux à l'endroit où elle traversait celle-ci et sa base projetée sur le fauteuil dans la tente. Les morceaux de toile enlevés correspondant aux trous ont été réduits en charpie qui s'est répandue comme du duvet dans toute la tente.

A ces trois trous semblent correspondre trois traces de brûlures sur le front du cadavre: l'une sur le côté droit de la tête, sur le cou, l'épaule, le bras et une partie de l'avant bras sur une largeur de 15 centimètres; elle se rétrécit en contournant le bras en spirale vers l'intérieur et s'arrête au coude.

Le capitaine portait son képi d'uniforme; le képi a été complètement brûlé, tous les galons effilochés, le fil de fer circulaire qui se trouvait à l'intérieur du képi a sa soudure fondue. La montre, placée dans la poche droite du gilet, est arrêtée à 7 h. 53 m.; elle présente sur le boîtier une trace de fusion de 1 millimètre 1/2 de diamètre. Le porte-monnaie qui était dans la poche droite du pantalon n'offre aucune trace de l'accident, mais le cadavre présente à la cuisse droite une meurtrissure qui semble provenir d'un choc donné par le porte-monnaie, etc.

La partie inférieure du corps n'offre aucune trace de la foudre, mais la chemise, le paletot, le haut du pantalon jusqu'à la poche sont complètement brûlés le long de la marque tracée sur le cadavre. La couverture du lit présente aussi des brûlures très-nettes. Le fer du lit porte aussi quelques traces de fusion à la hauteur du porte-monnaie; des traces analogues apparaissent de l'autre côté du lit là où le fer est le plus rapproché de la toile qui, elle-même, montre une quinzaine de petits trous comme des piqûres d'épingle.

D'après cela, le chemin parcouru par la foudre serait le suivant: le boulon du faitage, la toile, la tête du capitaine, le képi très-rapproché de la toile, le bras droit, une double dérivation sur le lit et sur la montre, le corps, le porte monnaie et encore le lit et enfin le sol.

Outre le capitaine Lacroix, victime de l'accident, ajoute M. le lieutenant-colonel Weynand, trois autres personnes ont ressenti les effets du coup de foudre: un lieutenant et son ordonnance ont été violemment séparés, éblouis et ont senti, disent-ils, un pétilllement dans les yeux.

Dans une tente située à 12 mètres au nord-est sous le vent de l'orage, un lieutenant couché tout habillé sur son lit s'est senti soulevé tout d'une pièce et est retombé sans éprouver d'ailleurs aucun mal. La tente du conseil, située à 12 mètres de celle du capitaine Lacroix et plus élevée que les autres n'a nullement souffert. La toile très-mouillée touchant le sol et un fer de lance ornant chaque extrémité du faite auront fait paratonnerre. L'électricité aura pu s'écouler dans le sol. (Journal officiel de l'Empire français).

Ce fut vers la fin du IV<sup>e</sup> siècle et au commencement du V<sup>e</sup>, que furent faites les premières observations d'aurores boréales. Lycosthème rapporte que depuis l'année 394 jusqu'à l'année 411, l'on vit souvent dans le ciel, pendant la nuit, des épées; des lances et des colonnes de feu; expressions ordinaires aux anciens auteurs, lorsque qu'ils dépeignaient l'aurore boréale.

Les idées les plus bizarres, les fables les plus extraordinaires furent le résultat de ces premières études; et telle était la superstition du temps, que ce météore ne pouvait être observé sans crainte.

Certains peuples eurent sur ce phénomène des idées vraiment singulières: s'imaginant que c'était le soleil qui paraissait la nuit, à la vérité sous une forme insolite, ils lui donnèrent le nom de soleil nocturne.

Avant le commencement du XVII<sup>e</sup> siècle, presque aucun écrivain ne vit ce phénomène et n'en parla de sang-froid. La plupart même n'en transpirent le souvenir à la postérité que parce qu'ils y trouvèrent quelques coïncidences avec les événements tragiques de l'époque.

Rocquenbac, Lycosthème, Lavater et d'autres cométographes racontent qu'en l'année 1527, l'on vit dans le ciel des épées sanglantes, des lances, des visages d'hommes à la barbe hérissée, des têtes tranchées, etc., et mille autres rêveries qui faillirent faire mourir de frayeur la plupart de ceux dans la tête desquels elles roulaient. Ils n'avaient cependant devant les yeux qu'une aurore boréale.

Bien des causes ont été attribuées à ce curieux phénomène, depuis les exhalaisons terrestres jusqu'aux matières extra-atmosphériques.

La première de ces hypothèses remonte bien haut, car Sénèque en était un dévoué partisan, et au XVII<sup>e</sup> siècle encore, de très-habiles physiciens affirmaient que les météores ignés en général n'étaient que le résultat des exhalaisons sulfureuses et nitreuses qui fermentent ensemble dans l'air. La fermentation de ces matières condensées produisant les éclairs et les foudres, et ces mêmes matières en effervescence, mais conservant leur ténuité d'origine, donnaient naissance aux aurores boréales.

Halley, en 1656, faisait provenir les aurores boréales de l'atmosphère lumineuse de la petite terre magnétique qu'il supposait placée au centre de notre globe imaginé comme une sphère creuse. De là, et par les pôles de la croûte supérieure que nous habitons, s'échappaient de temps à autre des vapeurs qui donnaient naissance à ce curieux phénomène. Il attribuait aussi à la rotation de cette petite sphère autour de son axe les diverses oscillations de l'aiguille aimantée.

Enfin, un savant observateur, de Mairan, voulut que les aurores boréales fussent engendrées par l'atmosphère solaire qui, suivant lui, s'étendait quelquefois jusqu'à près de 30 millions de lieues.

« Lorsque les dernières couches de cette atmosphère sont ainsi rapprochées des régions polaires, des exhalaisons nitreuses doivent s'élever des masses de neige qui les couvrent. Les terrains septentrionaux, en effet, sont remplis d'une matière sulfureuse dont les émanations s'observent facilement.

On a remarqué aussi que la plus grande partie des végétaux qui poussent dans ces régions glacées sont imprégnés d'une telle quantité de matière bitumineuse et sulfureuse, qu'ils brûlent comme des flambeaux et servent à éclairer les habitants de ces contrées pendant les longues nuit d'hiver. De plus, la densité de l'air devait y favoriser plus que partout ailleurs l'amas de cette matière inflammable. »

Aujourd'hui la science a fait justice de toutes ces hypothèses qui, en réalité, ne reposaient que sur des fictions ou sur des bases peu solides; et grâce aux beaux travaux de MM. Becquerel et de la Rive, de Genève, si on ne connaît pas encore d'une manière certaine la cause de ces curieux phénomènes, on a du moins sur leur origine présumée quelques données rationnelles qui permettront dans un avenir prochain d'arriver à la solution complète de la question.

La théorie fort ingénieuse due à M. de la Rive date principalement de l'observation de la magnifique aurore boréale du 29 août 1859. L'hypothèse émise par le savant physicien est entièrement fondée sur l'électricité atmosphérique. Considérant les vapeurs aqueuses qui s'élèvent de la surface des mers équatoriales comme autant de véhicules qui portent dans l'atmosphère une grande quantité d'électricité positive, ces vapeurs, entraînées par le courant ascendant, doivent évidemment suivre le mouvement de l'air et se déverser dans les régions supérieures de l'atmosphère, soit vers le pôle nord, soit vers le pôle sud.

Tout en distribuant aux couches d'air voisines de celles qu'elles traversent une partie de l'électricité dont elles sont chargées, ces vapeurs en apportent la plus grande portion à chacun des deux pôles terrestres, vers lesquels elles convergent et vont se condenser. Mais cette électricité positive trouvant là l'électricité négative que la partie solide du globe avait gardée, la réunion de ces électricités contraires s'y opère avec accompagnement de lumière. De là ces lueurs polaires appelées aurores boréales.

La sécheresse extrême de l'année 1859, à laquelle on attribuait la cause du magnifique phénomène du 29 août, n'est pas admissible, car l'année suivante (1860), remarquablement humide, fut signalée par plusieurs apparitions de ce genre.

On s'est souvent demandé dans quelle région de l'atmosphère apparaissent les aurores boréales. Sur ce point les opinions sont très-partagées: car tandis que les anciens physiciens donnaient à ce phénomène une élévation supérieure à celle de l'atmosphère, quelques observateurs modernes pensent qu'il ne dépasse pas la région des nuages. Or, un examen attentif des différentes couches de nuages le passage de nombreux météores filants au moment de ces apparitions, nous ont permis de résoudre d'une manière satisfaisante ce point contesté, et par nos observations personnelles nous avons été conduit à placer les aurores boréales dans une région atmosphérique comprise entre celle des Cirrus et celle des étoiles filantes, cette dernière étant pour nous la limite extrême de notre enveloppe gazeuse.

Quant au bruit perçu pendant ces apparitions et que quelques observateurs comparent au frôlement d'une étoffe de soie ou à la crépitation de l'étincelle électrique, nous partageons complètement l'opinion de l'illustre Clairault qui, dans son voyage en Bothnie en 1737, affirme n'avoir jamais rien entendu de semblable, et nous ajouterons même qu'il en est de ces prétendus bruits comme des détonations qui accompagnent la marche des bolides.

Enfin, en relevant par mois toutes les aurores boréales observées depuis 1686, on trouve que, pendant les mois de mai, juin et juillet, le nombre de ces apparitions est très-faible, mais qu'au contraire, à deux époques de l'année, en mars et septembre, leur nombre est très-considérable. Il y a donc surtout apparition d'aurores boréales au moment des équinoxes.

Ceci indique évidemment une relation intime entre ces phénomènes et les grands mouvements atmosphériques, et vient confirmer ce que nous avons avancé au sujet de l'aurore du 15 avril dernier; c'est qu'en remon-





tant aux apparitions antérieures et en tenant compte de la condition atmosphérique des jours qui avaient précédé et suivi ces aurores boréales, il apparaissait clairement que cet ordre de phénomène était généralement l'avant-coureur de bourrasques et de mauvais temps.

En résumé, quelque avancée que puisse paraître la question, il y a encore certainement beaucoup à faire, et on ne saurait trop engager les observateurs à noter avec le plus grand soin les particularités si diverses que peuvent présenter ces intéressants phénomènes. C'est une observation en effet qui exige une grande exactitude dans la narration par cela même qu'il donne facilement carrière aux rêveries de toute nature.

(Journal officiel de l'Empire français).

POSTE AUX LETTRES.

L'avis 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 11 juillet, à 11 heures 1/2 du matin.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

- 8 juillet. — Fleming (Michel-Joseph).
- 8 id. — Madé (Fanny-Madeleine-Marie).

DÉCÈS.

- 6 juillet. — Bocquet (Pierre-Clément-Augustin), capitaine au long-cours, âgé de 38 ans, né à Saint-Valery-en-Caux (Seine-Inférieure).
- 7 juillet. — Gourvenec (Félix), marin, âgé de 44 ans, né à Brest (Finistère).
- 9 juillet. — Poirier (Eugène), ancien marin, âgé de 63 ans, né au Havre de Grâce (Seine-Inférieure).
- 11 juillet. — Dubreil (François-Julien), marin, âgé de 41 an, né à Cancale (Ile-et-Vilaine).

MIQUELON.

NAISSANCES.

- 3 juin. — Poirier (Benony-Joseph-Octave).
- 7 — Poueith (Michel).
- 17 juin. — Briand (Ernest-Fortuné).

DÉCÈS.

- 22 juin. — Houard (Benjamin-Edouard).
- 25 juin. — Lucas (Marie-Valentine).

NOUVELLES MARITIMES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

SORTIES.

L'avis à vapeur l'Estafette, commandé par M. Poudra, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le 11 juillet 1869.

BATIMENTS DU COMMERCE.

juillet.	ENTRÉES	VENANT DE
8.	Hitwine, c. Bannette, morues.	baie de Fortune.
—	Semelique, c. Lecque, morues.	baie de Fortune.
9.	Sobine, c. Querie, charbon.	Sydney.
—	Legs, c. Mailloute, morues.	golfe Saint-Laurent.
—	Ariel, c. Eguen, lest.	Saint-Jean.
10.	Blue-Wave, c. Bain, planches.	Yarmouth.
11.	Haisser, c. Bodrame, div. march.	Sydney.
12.	Mary, c. Wate, charbon.	cap Breton.
—	Charles-Fupper, c. Lacket, charbon.	Sydney.
—	Eliza, c. Rodderhang, chabon, div. march.	Sydney.
—	Trial-Donald, c. Mac Kay, planches et pommes de terre.	Prince-Edouard.
—	Malouine, c. Chatellier, sel.	Saint-Martin.
—	Bonne-Sophie, c. Besnier sel.	la Rochelle.
—	Harmonie, c. Mac Kay, bestiaux	cap Breton.
13.	Crannola, c. Donald, planches.	Nouvelle-Ecosse.
—	Gime-Gitard, c. Rivre, morues.	Grand-Banc.
—	Flaine-Claude, c. Maqueur, charbon.	Cowlé.

Des lieux de pêche :

- 8. Charles.
- Eclair.
- 9. Décidée
- 12. Pêcheur.
- Louise.

juillet.	SORTIES	ALLANT A
9.	Léandre, c. Caron, avec 56,800 kil. hareng, pour le compte du capitaine.	Québec.
13.	Emily-Covlet, c. Bridel, avec 196,622 kil. morue verte, ch. par M. V. F. Lefrançois.	Bordeaux.
--	Arab, c. Forest, lest.	Sydney.

EPHÉMÉRIDES.

JUILLET.

- 15. — 1793. — Les frégates la Topaze et l'Arétuse, commandants Gassin et Cohet-Duchesne, repoussent l'attaque d'un vaisseau de guerre anglais.
- 16. — 1780. — Combat de la frégate la Belle-Poule, commandant de Kergarion, contre le Non-Such, vaisseau anglais de 70 canons.
- 17. — 1696. — Les Anglais bombardent sans résultat les Sables-d'Olonne.
- 18. — 1693. — Les flottes du compte d'Estrées et du maréchal de Tourville opèrent leur jonction près de Malaga.
- 19. — 1728. — Bombardement de Tripoli par le chef d'escadre du Grandpré.
- 20. — 1674. — Une flotte hollandaise, commandée par Ruyter, échoue dans une attaque contre la Martinique.
- 21. — 1781. — Combat des frégates l'Astrée et l'Hermione, commandants de Lapérouse et de Latouche, contre 6 bricks anglais, dont 2 sont pris.

ANNONCES & AVIS

A LOUER.

Une maison située rue Truguet, n° 26, distribuée ainsi qu'il suit :  
Deux cuisines, salle, salon, quatre chambres, magasin, grenier, balcon, cour et jardin.  
S'adresser à M. Richeux, rue Truguet. 3

AVIS.

On trouve dans le magasin de M. Hérault, un grand assortiment de poêles cuisines économiques français de toutes qualités et de tous prix, depuis trente francs jusqu'à trois cent francs. 1—2

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 15 au 21 juillet 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
JUILLET	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 15	0 34	1 02	6 28	6 56
Vend. 16	1 32	2 03	7 25	7 55
Sam. 17	2 36	3 11	8 27	9 01
Dim. 18	3 46	4 21	9 36	10 11
Lundi 19	4 35	4 55	10 46	11 19
Mardi 20	5 28	5 58	11 51	0 20
Merc. 21	6 26	6 53	0 47	1 13

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 7 au 12 juillet 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.				
7	762	761 5	7 0	8 0	11 0	6 0	S.-E.	2	Nimb.	Brume et pluie.
8	762	763	10 0	12 0	14 0	7 0	S.-O.	2	Cum-Nimb.	
9	764	763	11 0	10 0	12 0	6 0	N.-O.	2	Cum.	Pluie le matin.
10	763	759	12 0	10 0	14 0	7 0	N.-O.	1	Cum-Nimb.	Brume le matin.
11	755	756	10 0	11 0	13 0	6 0	O.	2	Cum-Nimb.	Brume et pluie.
12	758	75	12 0	—	14 0	6 0	O.	3	Cum.	Brume; Orage à 5 heures du matin.