

# FEUILLE OFFICIELLE

DES

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

### PRIX DES ANNONCES :

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 9. S. Hyacinthe.

V. 10. S<sup>e</sup> Pulchérie. | L. 13. S. Aimé.  
S. 11. S<sup>e</sup> Spérande. | M. 14. S<sup>e</sup> Rosule.  
D. 12. S<sup>e</sup> Bonne. P. Q. | M. 15. S. Lubin.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN. . . . . 15 fr.  
SIX MOIS. . . . . 8  
TROIS MOIS. . . . . 4  
UN NUMERO. . . . . 0 fr. 50 cent.  
Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

### PARTIE OFFICIELLE

ARRÊTÉ du 11 mars 1869 sur le service du pilotage.  
(Approuvé par dépêche ministérielle du 4 novembre 1868.)

Saint-Pierre, le 11 mars 1869.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon, *p. i.*,

Vu la dépêche ministérielle du 4 novembre 1868, n<sup>o</sup> 123 (direction des colonies, 2<sup>e</sup> bureau), au sujet du service du pilotage aux îles Saint-Pierre et Miquelon;

Vu le rapport de la commission nommée pour l'examen des modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux arrêtés locaux actuellement en vigueur dans la colonie sur le service du pilotage;

Vu ces arrêtés en date des 21 novembre 1828, 12 janvier et 9 décembre 1861;

Considérant qu'il serait avantageux, dans l'intérêt d'une meilleure exécution du service, de coordonner entre elles, dans un seul acte en les modifiant, suivant l'expérience acquise, toutes les dispositions éparses sur la matière;

Vu l'article 44 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844;

Sur le rapport de l'Ordonnateur;

Le Conseil d'administration entendu,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS CE QUI SUIT :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

Conditions pour l'admission des pilotes. — Leur examen. — Marques distinctives de leur état.

Article 1<sup>er</sup>. — Le nombre des pilotes aux îles Saint-Pierre et Miquelon est fixé à huit.

Nul ne pourra exercer la profession de pilote, s'il n'est âgé de 25 ans au moins, et s'il n'est pourvu d'un certificat de capacité dont la délivrance sera soumise aux conditions ci-après déterminées.

Art. 2. — L'examen des pilotes sera fait par une commission composée d'un officier de marine, commandant l'un des bâtiments de l'État en station à Saint-Pierre, du commissaire de l'inscription maritime, du capitaine de port et de deux capitaines ou navigateurs du commerce.

Les candidats devront réunir les conditions de navigation nécessaires pour être inscrits matelots de 3<sup>e</sup> classe.

Ils se feront inscrire au bureau de l'inscription maritime, où leur position, sous le rapport des conditions ci-dessus, sera vérifiée et où ils recevront, s'il y a lieu, un bulletin contenant l'autorisation de se présenter aux examens.

Art. 3. — Chaque année la commission se réunira, lorsqu'il sera nécessaire, dans la première quinzaine de mars.

Art. 4. — L'examen portera :

1<sup>o</sup> Sur la manœuvre des navires à voiles et à vapeur, et sur les principales dispositions à prendre, tant pour appareiller que pour prendre un mouillage;

2<sup>o</sup> Sur l'hydrographie de Saint-Pierre, tant à ses abords au large, que dans les passes, la rade et le Barachois;

3<sup>o</sup> Sur les courants et les vents généralement régnant, ainsi que sur les déviations qu'ils peuvent subir par suite de la conformation des terres ou de toute autre circonstance locale ou accidentelle;

4<sup>o</sup> Sur les devoirs imposés aux capitaines, tant à l'entrée qu'à la sortie, par les règlements locaux concernant la police de la rade et du port, la police de la navigation et autres matières soumises à des dispositions spéciales dans la colonie.

Art. 5. — La commission délivrera aux candidats qui auront fait preuve des connaissances exigées, un *certificat de capacité* extrait d'un registre à souche.

Ce certificat sera soumis à notre approbation.

Art. 6. — Les pilotes porteront à leur boutonnière une ancre en argent de 0<sup>m</sup>050, comme marque distinctive de leur profession : le port de cet insigne est obligatoire.

Tout pilote qui se présentera pour monter à bord d'un navire sans être porteur de la marque ci-dessus, pourra être refusé par le capitaine et sera, en outre, passible de l'une des peines édictées par le présent arrêté.

Art. 7. — Les embarcations des pilotes porteront pour marque distinctive :

1<sup>o</sup> Une ancre peinte en noir dans la partie supérieure de leurs voiles, et, à côté de cette ancre, un numéro qui leur sera assigné par l'administration et qui sera représenté par des chiffres d'au moins 30 centimètres de hauteur, également peints en noir;

2<sup>o</sup> En tête de mât ou à la corne, le pavillon blanc bordé de bleu : mais ce pavillon ne sera arboré qu'autant qu'il y aura un ou plusieurs pilotes dans l'embarcation. Aussitôt que le dernier pilote sera monté à bord d'un navire, il devra être amené.

3<sup>o</sup> Il est formellement interdit aux pilotes d'avoir aucune marque de reconnaissance, autres que celles indiquées au présent article.

#### CHAPITRE II.

##### Remplacement des pilotes.

Art. 8. — Il y aura des aspirants pilotes dont le nombre ne pourra excéder le quart des pilotes et qui seront destinés à les remplacer et à les remplacer; les marins admis à servir en qualité d'aspirants, devront avoir subi le même examen que celui des pilotes.

Art. 9. — Tout pilote qui, par son grand âge ou ses infirmités, sera hors d'état de remplir complètement son service, sera obligé d'en prévenir le commissaire de l'inscription

maritime, qui l'autorisera à s'adjoindre, s'il y a lieu, l'aspirant le plus ancien, lequel sera tenu de faire le service et de donner audit pilote le tiers des bénéfices, et, à défaut de sa déclaration, l'administrateur du quartier maritime nommera un aspirant adjoint sous les mêmes conditions.

Art. 10. — Toute place vacante par mort, démission ou révocation sera donnée à l'aspirant-pilote, admis en cette qualité, et le plus ancien au service, lorsque sa conduite sera sans reproche.

Art. 11. — Les pilotes et les aspirants-pilotes seront exempts d'être levés et commandés pour le service de l'État et pour tout autre service personnel.

#### CHAPITRE III.

##### Instruction et police des pilotes.

Art. 12. — Le service des pilotes est placé sous la surveillance du capitaine de port, qui l'exercera tant par lui-même que par le maître qui lui est adjoint.

Le capitaine de port rendra compte au commissaire de l'inscription maritime de cette surveillance ainsi que des punitions qu'il serait dans le cas d'infliger aux pilotes dans la limite du pouvoir qui lui est conféré par l'article 13 ci-après.

Art. 13. — Les peines disciplinaires applicables aux pilotes pour négligence, refus de service ou inobservation des règles qui leur seront imposées par le présent arrêté, sont :

1<sup>o</sup> La réprimande;  
2<sup>o</sup> L'emprisonnement;  
3<sup>o</sup> La suspension pendant 15 jours au moins et 6 mois au plus;  
4<sup>o</sup> La révocation.

Art. 14. — Il appartiendra au capitaine de port d'infliger aux pilotes la peine de la réprimande, à charge d'en rendre compte au commissaire de l'inscription maritime. Ce droit lui est dévolu personnellement; il ne peut le déléguer au maître de port.

La peine de l'emprisonnement et celle de la suspension seront prononcées par le commissaire de l'inscription maritime, sur le rapport du capitaine de port, sauf recours au Commandant par l'intermédiaire de l'Ordonnateur.

Quant à la révocation, elle ne pourra être prononcée que par nous, sur le rapport de l'Ordonnateur et après avis conforme, tant du capitaine de port que du commissaire de l'inscription maritime, et après que le pilote aura été mis en mesure de fournir ses moyens de défense.

Art. 15. — Les pilotes et les aspirants-pilotes ne pourront s'absenter sans un congé écrit de leur résidence;

Si le congé ne doit pas excéder huit jours, il sera délivré par le capitaine de port; s'il doit excéder huit jours, il sera délivré par le commissaire de l'inscription maritime.



Les congés à l'effet de s'absenter de la colonie seront délivrés par le Commandant, sur l'avis de l'Ordonnateur.

Tout pilote ou aspirant-pilote qui s'absentera sans congé, ou qui, à l'expiration de son congé, n'aurait pas, sans un motif valable abandonné à l'appréciation de l'administration, repris son service, sera puni de 24 à 48 heures de prison.

Si son absence irrégulière se prolongeait au-delà de 30 jours, il serait considéré comme démissionnaire.

Art. 16. — En cas de mauvais temps, tous les pilotes présents à Saint-Pierre, devront se mettre à la disposition du capitaine de port, qui les dirigera où il lui semblera que leurs services sont le plus utiles.

Le pilote qui, à moins d'empêchement dûment justifié, ne se rendra pas aux ordres du capitaine de port dans la circonstance précitée, sera puni de 24 heures de prison.

Art. 17. — Les pilotes qui abandonneront leurs fonctions pour naviguer au petit cabotage ou pour pratiquer la pêche en dehors des limites du pilotage, seront déchus de leur qualité.

Art. 18. — Il sera tenu au bureau de l'inscription maritime à Saint-Pierre, une matricule particulière où seront enregistrés les pilotes et les aspirants, leur âge, la date de leur admission comme aspirants et comme pilotes, les services signalés qu'ils auront rendus, les récompenses qui en auront été la suite, leurs manquements, leurs fautes graves et les punitions qu'ils auront subies; enfin, la cessation de leurs services, soit par décès, démission ou infirmités;

Art. 19. — Tout pilote rencontré à terre en état d'ivresse pourra être puni de 1 à 8 jours de prison.

Tout pilote qui entreprendra, étant ivre, de piloter un bâtiment, sera puni de 8 jours de prison et destitué en cas de récidive. Il pourrait en être de même s'il manquait au respect que tout individu doit au capitaine qui commande.

Art. 20. — Les capitaines des navires qui se présentent à l'entrée et dont la capacité sera de cent tonneaux de jauge et au-dessus, seront tenus de recevoir les pilotes lorsque ceux-ci les aborderont en dehors des lignes ci-après déterminées:

Quand le navire se présentera pour faire la passe du S.-E. ou la passe aux Flétans, une ligne passant par le cap Noir et le phare de Galantrie, laquelle forme un des amers de l'Enfant-Perdu;

Quand le navire se présentera pour faire le passage du N.-E., s'il vient de l'est, une ligne passant par la Canaille-du-Nord et l'Ilot-Noir, formant l'un des amers de la Grande-Basse;

S'il vient du nord ou par la baie, une ligne passant par la pointe nord de l'Ile-aux-Pigeons et le Rocher-Haché, formant l'un des amers des basses du cap Rouge.

Art. 21. — Lorsque les navires seront parvenus en dedans de ces lignes, les capitaines pourront refuser le secours des pilotes, à moins qu'ils n'aient arboré ou conservé le signal d'appel.

Si dans ce dernier cas ils refusent le pilote qui se présentera le premier, ils seront tenus de lui payer la moitié du droit auquel ce pilotage aurait donné lieu. Dans tous les cas, lorsque les capitaines auront reçu le pilote ils lui devront la totalité du droit fixé par le tarif.

Art. 22. — Le capitaine de tout navire pour lequel le pilotage est obligatoire, sera tenu de recevoir un pilote de la première embarcation qui se présentera. Mais si l'embarcation contient plusieurs pilotes, le capitaine pourra choisir parmi eux celui auquel il préférera confier la conduite du navire.

Art. 23. — Lorsque plusieurs embarcations de pilotes courent en même temps sur un navire, le pilotage appartiendra à celle qui,

la première, parviendra à une encablure de ce navire; les autres devront alors abandonner immédiatement la poursuite.

Art. 24. — Le pilotage n'est pas obligatoire à la sortie. Toutefois, les capitaines qui désireront être pilotés, hisseront leur pavillon pour demander le pilote, et prendront le premier qui se présentera.

Art. 25. — Le signal qui annoncera le besoin d'un pilote, sera le pavillon national à la tête du grand mât pour les bâtiments de l'Etat; à la tête du mât de misaine pour ceux du commerce, et pour les uns et les autres, le pavillon en berne à la poupe.

Art. 26. — Aussitôt que le pilote sera à bord d'un navire, il fera amener les pavillons, faute de quoi, il sera tenu de payer quinze francs à chaque pilote qui se présenterait pour aborder le navire.

Art. 27. — Si un bâtiment amené par un pilote provient d'un pays suspect de contagion et que ledit bâtiment ne puisse être admis à la libre pratique, le pilote le conduira à l'endroit fixé pour les visites et précautions sanitaires, sans communiquer avec lui, s'il est possible.

Le pavillon de quarantaine sera arboré à la tête du mât de misaine, et si le navire n'a qu'un mât le pavillon sera frappé sur l'étai de beaupré et d'une manière visible.

Art. 28. — Les pilotes doivent prendre les bâtiments qui se présentent les premiers, et il leur est, en conséquence, défendu de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de huit jours de suspension.

Cependant, si l'un des bâtiments en vue était en danger, les pilotes seraient tenus de l'aborder le premier, tout bâtiment en péril devant être secouru de préférence à tout autre.

Art. 29. — Tout pilote est tenu de donner la préférence à un bâtiment de l'Etat, sous peine de huit jours de prison. La même peine sera infligée à celui qui aura évité de conduire un bâtiment de l'Etat, lorsqu'il en aura été requis.

En cas de récidive, il sera destitué.

Art. 30. — Tout pilote convaincu d'avoir fait quelque manœuvre tendant à blesser les intérêts des autres pilotes, ou d'avoir négligé celles dont l'omission aura produit le même effet, sera tenu de restituer ce qu'il aura perçu, et, en cas de récidive, sera puni d'un mois de prison.

Art. 31. — Le capitaine du bâtiment est tenu, aussitôt que le pilote est à son bord, de lui déclarer combien son navire tire d'eau, sous peine de répondre des événements s'il a recelé plus de trois décimètres.

Le capitaine doit aussi lui faire connaître la marche du navire et ses qualités et défauts, afin qu'il puisse se régler pour la manœuvre.

Art. 32. — Il est expressément défendu aux pilotes de quitter les navires qu'ils conduiront, avant qu'ils soient ancrés dans la rade ou dans le port, ainsi que d'abandonner ceux qu'ils sortiront, avant qu'ils soient en pleine mer, au-delà des dangers, à peine de suspension pendant 20 jours, et de plus forte punition s'il échet.

Art. 33. — Il est défendu aux capitaines de retenir les pilotes au-delà du passage des dangers, sous peine de dommages et intérêts fixés par les tribunaux compétents.

Il est également défendu aux pilotes de monter à bord contre le gré du capitaine.

Art. 34. — Tout pilote qui conduira un navire entrant sur son lest, ne souffrira pas qu'il soit mis du lest sur le pont, ni à portée d'être jeté à l'eau. Il s'opposera formellement à ce qu'il en soit versé dans les passes, rades et ports, et s'il s'aperçoit que, malgré sa dépense, il en a été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt sa mission remplie, au capitaine de port.

Les pilotes qui négligeraient de faire de suite leur rapport à cet égard, seront punis de 24 heures de prison.

Art. 35. — Il est enjoint aux pilotes de visiter aussi souvent que le temps le permettra, la rade et le port, de lever les ancrs qui y auraient été laissées sans bouées, et d'en faire leur déclaration dans les 24 heures au bureau du capitaine de port et à celui de l'inscription maritime.

Art. 36. — S'ils reconnaissent quelques changements dans les fonds et passages ordinaires des bâtiments, et que les bouées, tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus de faire les déclarations prescrites par l'article précédent.

Art. 37. — Le pilote puni de la suspension ne pourra, sous aucun prétexte embarquer à bord d'une embarcation pilote, ni se livrer à la conduite des navires pendant la durée de sa peine.

En cas d'infraction à cette défense, il sera immédiatement révoqué.

Art. 38. — Tout pilote puni de la suspension devra, sous peine d'un emprisonnement de 24 heures, déposer entre les mains du capitaine de port la marque distinctive de ses fonctions, qui lui sera restituée à l'expiration de sa punition.

Art. 39. — Le pilote révoqué qui offrira ses services aux navires, ou exercera d'une manière quelconque le pilotage, sera poursuivi et puni par les tribunaux ordinaires d'une amende de 50 à 100 francs, à laquelle la peine de l'emprisonnement, de 10 à 15 jours, pourra être ajoutée.

En cas de récidive, le maximum de l'amende et la peine de l'emprisonnement seront toujours prononcés.

La même peine sera prononcée contre tous ceux qui, sans avoir été reçus pilotes, entreprendraient sur les fonctions de ces derniers.

Art. 40. — Les capitaines qui refuseraient de recevoir les pilotes lorsque ceux-ci se présenteront le long du bord dans les cas prévus par les articles 20 et 22 du présent arrêté, ou qui, dans le cas de l'article 23, manœuvreraient de manière à intervertir l'ordre dans lequel se présenteront les embarcations pilotes, et à favoriser les unes aux dépens des autres, seront tenus de payer intégralement le droit de pilotage au pilote refusé indûment ou à celui qui aurait été évincé par une mauvaise manœuvre.

Art. 41. — Il n'est pas établi de tour de sortie ou de service pour les pilotes.

Leurs embarcations devront être constamment armées et à flot, et en état de prendre la mer à tout appel fait, soit du dehors, pour l'entrée des navires, soit de rade ou du Barachois pour la sortie et les mouvements intérieurs.

Art. 42. — Tout pilote qui se verra devancé par un concurrent, et à qui il ne resterait aucune chance d'arriver le premier, pourra, soit rester au mouillage, s'il n'a pas encore démarré, soit rentrer, s'il s'est déjà mis en route, à moins cependant qu'il n'ait été fait plusieurs appels ou qu'il n'y ait plusieurs navires signalés, auquel cas les pilotes seront tenus de sortir jusqu'à concurrence du nombre des navires à piloter.

Art. 43. — Dans tous les cas comportant punition, la peine sera de huit jours de prison et de deux mois de suspension, lorsqu'un bâtiment de l'Etat aura été l'objet de la contravention.

Art. 44. — Les contestations de toutes natures, mêmes celles concernant les droits de pilotage, seront portées devant les tribunaux compétents.

Art. 45. — Une note, certifiée conforme, de toutes les punitions prononcées contre les pilotes, sera déposée au bureau de l'inscription maritime pour être transcrite sur la matricule des pilotes.

#### CHAPITRE IV.

##### Salaires des pilotes.

Art. 46. — Les pilotes ne pourront exiger une plus forte somme que celle portée au



tarif annexé au présent arrêté, sous peine de restitution de la totalité du pilotage qu'ils auront reçu, d'être interdits pendant un mois, et en cas de récidive, destitués.

Art. 47. En cas de tempête et de péril évident, une indemnité particulière fixée par le tribunal sera payée par le capitaine au pilote; elle sera réglée sur le travail et les dangers qu'il aura courus.

Art. 48. — Les navires en relâche seront soumis aux fixations du tarif, suivant la catégorie à laquelle ils appartiendront, tant à l'entrée qu'à la sortie, aussi bien que pour les mouvements intérieurs.

Art. 49. — Sont et demeurent rapportées, toutes les dispositions locales antérieures au présent arrêté.

Art. 50. — L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et communiqué partout où besoin sera, inséré à la Feuille et au Bulletin officiels, et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 11 mars 1869.

Le Commandant p. i.,

A. LE CLOS.

Par le Commandant,  
L'Ordonnateur p. i.,  
D'HEUREUX.

TARIF

Des prix du pilotage aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

BÂTIMENTS DE L'ÉTAT.

1<sup>re</sup> CATÉGORIE.

Vaisseaux et frégates.

De la mer en rade..... 70 fr.

2<sup>e</sup> CATÉGORIE.

Corvettes et transports.

De la mer en rade..... 60

3<sup>e</sup> CATÉGORIE.

Avisos.

De la mer en rade..... 50

4<sup>e</sup> CATÉGORIE.

Bâtiments de flottille y compris le vapeur postal.

De la mer en rade..... 20

De la mer dans le port directement..... 30

De la rade dans le port..... 20

A la sortie, les droits sont respectivement les mêmes pour les mouvements inverses. Tout changement de mouillage, tant en rade que dans le port, donnera au pilote droit à une allocation de dix francs, à moins que, par sa faute, le bâtiment n'ait été mouillé dans une position dangereuse ou contrairement aux ordres donnés par le capitaine de port, auquel cas il n'aura droit à aucune rétribution.

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Navires jaugeant moins de 158 tonneaux.

De la mer en rade..... 20 fr.

De la rade dans le port..... 20

De la mer dans le port directement..... 25

Navires de 158 à 300 tonneaux.

De la mer en rade..... 30

De la rade dans le port..... 30

De la mer dans le port directement..... 35

Navires au-dessus de 300 tonneaux.

De la mer en rade..... 40

De la rade dans le port..... 40

De la mer dans le port directement..... 45

A la sortie, les droits sont respectivement les mêmes pour les mouvements inverses.

Pour tout changement de mouillage la présence du pilote est obligatoire et lui donne droit à une rétribution de dix francs qui, toutefois, ne lui sera acquise qu'autant que le navire aura été primitivement mouillé conformément aux ordres du capitaine de port.

Vu pour être annexé à notre arrêté en date de ce jour.

Saint-Pierre, le 11 mars 1869.

Le Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon, p. i.

A. LE CLOS.

que le puits se remplit, le jet de la colonne d'eau cesse à peu près et les ouvriers peuvent achever leur ascension. L'un d'eux est resté évanoui sur le bord, soit par suite de l'émotion, soit par l'effet des gaz qui ont dû s'échapper avec cette eau d'une température de 55 degrés centigrades.

Le puits s'est rempli en dix heures, et depuis ce moment un ruisseau d'eau thermale débitant 230 litres à la minute, va se jeter dans la Dordogne, où il arrive en conservant encore 40 degrés de chaleur.

Elles contiennent l'immense quantité de plus de 20 milligrammes d'arséniate par litre, et nulle source dans le monde ne présente ce caractère et ces proportions.

Des ingénieurs des mines se sont transportés sur les lieux de ce phénomène de la nature pour en chercher les causes.

(Journal offic.)

On lit dans le Bund :

M. Elliot de Brighton, pasteur, célibataire, âgé de vingt-neuf ans, était un marcheur déterminé, se faisant surtout remarquer dans les courses de montagnes. Depuis quatre ans il venait régulièrement faire une excursion en Suisse, sa passion étant d'en visiter les glaciers. L'année précédente il avait fait l'ascension du mont Cervin et du Moine. Il se faisait toujours accompagner de François Biner, de Zernatt, l'un des meilleurs guides de l'endroit. Il existait entre Elliot et Biner des rapports de bonne amitié et de confiance réciproques.

Biner avait été averti de se tenir prêt pour la campagne qui allait s'ouvrir en juillet. Un ami d'Elliot, M. le pasteur Philipps, aussi de Brighton, devait les accompagner dans ses courses. Un second guide, Joseph Lauber, de Zermatt, fut adjoint à Biner. Le 21 juillet, les deux touristes se mettaient en route avec leurs guides, partant de Lucerne pour faire l'ascension du Pilate et se rendre de là au Titlis par Engelberg.

Le samedi 24 juillet, ils arrivaient à Grindelwald. Le 26, nos voyageurs résolurent de faire l'ascension du Schreckhorn en passant par le Strahlegg; pour cela, ils prirent pour troisième guide Pierre Baumann, de Grindelwald, et ledit jour ils allèrent passer la nuit au poste de Kastenstein afin de pouvoir gravir le Schreckhorn le lendemain de très-bonne heure, ce qui eut lieu. Tout alla bien jusqu'à la station à laquelle on a donné le nom de Schreckhornsattel et où la caravane prit quelques rafraichissements avant de poursuivre son ascension.

M. Elliot marchait le premier, suivi de ses deux guides; M. Philipps formait l'arrière-garde avec Pierre Baumann, qui le tenait par la corde qu'il lui avait passée au tour du corps. Elliot et ses deux guides, marchant d'un pas rapide autant que le permettait le terrain et sans s'inquiéter de leurs autres compagnons, ne tardèrent pas à atteindre la première arête que l'on doit passer pour arriver au sommet du mont. Là il y eut une petite halte, et l'on en profita pour prendre une gorgée de vin, puis on se remit aussitôt en route.

Cependant l'ascension devenait de plus en plus difficile. Les guides insistèrent pour que M. Elliot se laissât attacher autour du corps la corde qui pouvait seule le garantir d'une chute; mais leurs prières furent vaines, l'Anglais persista à vouloir rester libre dans ses mouvements. Il fit passer Lauber le premier avec ordre de tailler avec sa hachette des marches dans la glace; Lauber obéit, mais il s'arrêta bientôt en criant à M. Elliot qu'il y avait trop de danger à passer où il se trouvait.

C'est alors que l'Anglais, au lieu de s'arrêter aussi pour prendre conseil avec ses compagnons, eut la malheureuse pensée de se frayer lui-même une route en se dirigeant plus à droite, avec l'intention de prendre de l'a-

ETAT de la quantité de produits de pêche expédiés de Saint-Pierre, du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> septembre 1869.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois AOUT.	ANTÉRIEU- REMENT.	TOTAL au 1 <sup>er</sup> SEPTEMBRE. 1869.	PENDANT LA PÉRIODE correspond. de 1868.	AUGMEN- TATION en 1869.	DIMINU- TION en 1869.
Morue sèche.....	1,268,069 k.	1,834,584 k.	3,042,653 k.	4,024,944 k.	.	982,291 k.
Morue verte.....	1,455,983 k.	3,987,139 k.	5,443,122 k.	5,294,207 k.	168,915 k.	.
Huile de foie de morue.....	.	3,502 k.	3,502 k.	3,450 k.	51 k.	.
Rogues.....	6,080 k.	87,555 k.	93,635 k.	90,205 k.	3,430 k.	.
Issues de morue.....	310 k.	16,390 k.	16,700 k.	17,904 k.	.	1,204 k.
Hareng.....	.	79,090 k.	79,090 k.	65,941 k.	13,134 k.	.

Vu: L'Ordonnateur,  
A. LE CLOS.

L'Agent chargé des Douanes,  
J. LARUE.

PARTIE NON OFFICIELLE

Un phénomène géologique fort extraordinaire vient de se produire près du village de Murat, entre la vallée du Mont-Dore et celle de Saint-James. Les détails que nous allons donner à ce sujet nous ont été fournis par un témoin oculaire et sont de la plus rigoureuse exactitude.

La semaine dernière, un entrepreneur, creusant un puits rectangulaire, avait poussé son travail jusqu'à 53 mètres, à travers le tuf solide qui recouvre dans cette partie de la vallée le terrain primitif. A cette profondeur, insignifiante, si on la compare à celle des puits de mine, la chaleur devint si intense que les ouvriers, ne pouvant séjourner longtemps, étaient souvent relayés. Leurs sabots s'échauffaient rapidement, et il était impossible de se reposer sur le rocher brûlant. L'apparence du tuf révélait d'ailleurs qu'on était arrivé à la limite de cette roche et qu'on devait rencontrer bientôt le granit.

Ce tuf, si dur dans ces couches supérieures, présentait ensuite une constitution plus molle. L'entrepreneur avait recommandé la plus

grande prudence à ses ouvriers; ils devaient en son absence déblayer le fond du puits, mais ils devaient attendre son retour pour foncer davantage.

Cependant, l'un d'eux, pendant que son compagnon se mettait en devoir de jeter dans la benne les dernières pelletées, eut l'idée d'enlever avec son pic un morceau de tuf d'environ 40 centimètres de circonférence. A peine avait-il achevé de creuser cette sorte de trappe qu'il vit, à sa profonde stupéfaction, la partie du tuf formant le fond s'élever doucement et prendre une forme bombée.

En même temps se faisait entendre un bruit souterrain, assez semblable à la décharge d'une pièce d'artillerie.

Les ouvriers, épouvantés se précipitent dans la benne et font le signal d'enlever. Le bruit augmente. Elevés à 12 mètres à peu près, et la curiosité étant plus forte que la crainte ils crient d'arrêter et tirent la benne à eux.

Il était temps: une nouvelle détonation retentit, et une prodigieuse colonne d'eau chaude, entraînant des débris de roche, passa devant eux et les échauda cruellement en tombant.

Un clapotement bruyant indique ensuite





vance sur Lauber. Ne pouvant marcher d'un pas ferme sur cette glace en pente, il ne tarda pas à tribucher et tomba à plat ventre. Il chercha d'abord à se retenir par tous les moyens en son pouvoir, mais ce fut en vain. Biner le saisit par le bras au passage, mais il fut contraint de le lâcher sous peine d'être entraîné lui-même dans la chute. Alors le malheureux Elliot disparut avec la rapidité d'une pierre qui se serait détachée des hauteurs et aurait roulé dans les bas-fonds.

M. Philipps et le guide Baumann, placés à cinquante pas au-dessus du lieu de l'événement, en avaient été les tristes témoins sans qu'il leur fût possible de rien faire pour en prévenir la fatale issue. Baumann, attaché aux deux cordes, fut chargé d'aller à la découverte de la victime, mais ses efforts ne furent suivis d'aucun résultat. M. Philipps et ses compagnons étaient de retour à Grindelwald vers sept heures du soir.

Six hommes connaissant parfaitement les lieux furent aussitôt envoyés à la recherche de l'infortuné Elliot. Après une marche de nuit non interrompue, ces gens arrivaient seulement le lendemain, vers midi, au pied du Schreckhorn. Ils eurent bientôt trouvé le cadavre dans un amas de neige et de glace. M. Elliot avait reçu une profonde blessure à la tête, mais le corps était peu maltraité pour être tombé d'une hauteur de 4,000 pieds.

La grande difficulté était le transport du cadavre à travers des lieux pleins d'aspérités de tout genre. Aussi ce ne fut qu'après des efforts inouïs que nos robustes montagnards parvenaient au terme de leur course. Ils arrivaient à Grindelwald seulement dans la nuit du jeudi au vendredi.

M. Philipps déclare que les trois hommes qui leur ont servi de guides n'ont absolument rien à se reprocher dans l'accident qui a été cause de la mort de M. Elliot. Il est prêt à donner à cet égard les meilleurs témoignages. C'est le 30 juillet qu'a eu lieu à Grindelwald l'enterrement de M. Elliot, au milieu d'un grand concours d'étrangers.

LES EXPÉDITIONS AU POLE NORD. — Il y a maintenant en route pour l'exploration des régions polaires cinq expéditions, dont trois allemandes et deux anglaises, en attendant l'expédition française de Lambert, qui se prépare. La première, celle de M. Rosenthal, avec le steamer *Biennen Korp*, a pour objet l'exploration de la terre Gillis et du Groënland oriental. La seconde, de M. Lamont, membre du Parlement anglais, avec le vapeur à hélice *Diana*, visitera les mers entre le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble. C'est pour les mêmes régions qu'est parti le capitaine anglais Palliser. M. Rosenthal a envoyé vers les côtes de la Sibérie un second steamer, *Albert*, qui est parti le 29 mai de Bremerhafen.

Enfin, la grande expédition allemande de la *Germania*, qui porte des provisions pour un double hivernage et qui a reçu, au moment de son départ, la visite du roi de Prusse, a quitté Bremerhafen le 15 juin dernier. Le roi Guillaume vient d'accorder à cette expédition un nouveau subside de 2,000 thalers.

## ÉTAT CIVIL.

### SAINT-PIERRE.

#### NAISSANCES.

5 septembre. — Cavelier (Baptiste-Joseph).  
id. Apestéguy (Joseph-Jean)  
id. Rénier (Gustave-Alexandre)

#### DÉCÈS.

1<sup>er</sup> septembre. — Lafitte (Marie-Léontine) âgée de 4 ans. née à Saint-Pierre (iles Saint-Pierre et Miquelon).  
2 septembre. — Breton (Jean), ouvrier maçon, âgé de 28 ans, né à Ploneour-Trez (Finistère).

## EPHÉMÉRIDES.

### SEPTEMBRE.

9. — 1636. — Bataille de Menton gagnée par le comte d'Harcourt et Escoubleau de Sourdis sur une flotte espagnole.  
10. — 1683. — Bombardement d'Alger par Duquesne.  
11. — 1778. — La frégate anglaise le *Fox* se rend à la frégate la *Junon*, commandant de Beaumont.  
12. — 1692. — Le chevalier Digoine du Palais, avec 3 vaisseau et 3 brûlots, met en déroute une escadre de 9 vaisseaux hollandais.  
13. — 1697. — Prise, sur les Anglais, du fort Bourbon, (baie d'Hudson) par Lemoyne d'Iberville.  
14. — 1854. — La flotte de l'amiral Hamelin débarque l'armée française à Eupatoria (Crimée).  
15. — 1635. — Prise de possession de la Martinique par d'Esnambuc.

## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BATIMENTS DE L'ÉTAT.

##### SORTIES.

L'avis à vapeur postal l'*Etafette*, commandé par M. Poudra, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le dimanche 5 septembre 1869.

#### BATIMENTS DU COMMERCE.

Septembre. ENTRÉES VENANT DE  
4. Ida, c. Mac Donald, bois de construction. N<sup>de</sup> Ecosse.  
5. Va-et-Vient, c. Tronel, morues Banc.  
6. Ben-Killam, c. Krosbée, div. march. Yarmouth.

Septembre. Des lieux de pêche :

2. Fabien. -- Fleur-de-Marie.  
-- Deux-Frères. -- Marie.  
6. Trois-Sœurs. 7. Brunette.  
-- Henriette. -- Emilie.  
-- Adrien.

Septembre. SORTIES

3. City-Auch, c. Beaufils, ALLANT A  
avec 113,250 kilog. morue sèche New-York.  
ch. par <sup>ve</sup> Lepomellec et fils, Ed.  
Thomazeau, P. Beauteemps, Beust  
père et fils, M<sup>ie</sup> Guibert et fils.

5. Mésange, c. Lefrançois, avec 75,700 kil. morue sèche, ch. par MM. Lemoine, E. Levilly et Cie, P. Beauteemps et J. Clément.  
8. Va-et-Vient, c. Tronel, avec 36,000 kilog. morue verte ch. par M. Humbert.

Martinique

Saint-Malo

## POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur l'*Etafette* est parti pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, dimanche dernier 5 septembre, à 8 heures du matin.

## ANNONCES & AVIS

### A VENDRE

La goëlette **CATHERINE**, de construction américaine, jaugeant 41 tonneaux.

S'adresser, pour tous renseignements, à MM. FOLQUET et fils.

### AVIS

La Compagnie télégraphique New-York Newfoundland et London à l'honneur d'informer le public que depuis le 6 septembre courant, elle a diminuée un tarif pour toutes les dépêches pour les États-Unis, le Canada, la Nouvelle-Ecosse, les provinces du New-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, au taux de 13 fr. 20 c., par chaque dépêche de dix mots; adresse et signature comprises, pour chaque mot en plus 1 fr. 35 c.

L'Agent de la Compagnie,  
H.-S. SETPHENSON.

## HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS à Saint-Pierre

De 9 heures 15 septembre 1869.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
SEPTEMBRE.				
Jeudi 9	10 13	10 35	4 32	4 35
Vend. 10	10 57	11 20	4 54	5 16
Sam. 11	11 43	0 07	5 39	6 03
Dim. 12	0 33	1 02	6 28	6 55
Lundi 13	1 34	2 10	7 26	8 00
Mardi 14	2 51	3 35	8 38	9 21
Merc. 15	4 19	4 35	10 05	10 47

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 1 au 7 septembre 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.				
1	758	760	17 0	20 0	22 0	12 0	S.-E.	1	Cu.-Nimb.	
2	766	765	17 0	16 0	19 0	13 0	S.-E.	3	Nimb.	Pluie.
3	761	761	17 0	20 0	21 0	10 0	S.	4	Nimb.	Pluie Brume.
4	758	758	19 0	18 0	20 0	14 0	O.	3	Cu.-Nimb.	
5	760	761	17 0	17 0	19 0	12 0	S.-O.	3	Ci-Cu-Str.	A. B.
6	765	764	18 0	17 0	21 0	10 0	S.-E.	2	Nimb.	Pluie Brume.
7	763	762	19 0	18 0	20 0	11 0	S.-O.	2	Nimb.	Brume.