



FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES :

payable d'avance.

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS. . . 0 fr. 40 cent.
Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.
Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIER

Jeudi 20. SS. Fabien et Sébastien.

| | |
|--------------------|------------------------------|
| V. 21. S. Agnès. | L. 24. S. Timothée. D. Q. |
| S. 22. S. Vincent. | M. 25. Conv. s. Paul. |
| D. 23. S. Raymond. | M. 26. S ^e Paule. |

PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

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

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

PARTIE OFFICIELLE

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

Saint-Pierre, le 11 janvier 1870.

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 décembre 1869, que la caisse coloniale a avancé au service marine, pour le compte de l'exercice 1869, une somme de dix-neuf mille cinq cent cinquante francs quatre-vingt-huit centimes, qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Le Trésorier-Payeur de la colonie est autorisé à tirer pour le compte de l'Agent comptable des traites de la marine, sur le Caissier central du Trésor public, à Paris, des traites à 30 jours de vue jusqu'à concurrence de la somme de dix-neuf mille cinq cent cinquante francs quatre-vingt-huit centimes, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées pour le service Marine pendant le mois de décembre 1869, au compte de l'exercice 1869, et qui se répartissent de la manière suivante; savoir:

| | |
|---------------------|--------------|
| Chapitre 4. | 6,112 fr. 33 |
| — 5. | 3,152 42 |
| — 6. | 140 33 |
| — 7. | 118 34 |
| — 9. | 984 06 |
| — 10. | 54 11 |
| — 11. | 4,633 06 |
| — 12. | 433 04 |
| — 18. | 3,922 59 |
| Total. | 19,550 fr 88 |

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

Saint-Pierre, le 11 janvier 1870.

Le Commandant,

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

AVIS AUX CRÉANCIERS DE L'ÉTAT.

Clôture de l'exercice 1869.

La clôture de l'exercice 1869 aura lieu, dans la colonie, aux époques ci-après de l'année 1870 :

SERVICE MARINE.

Le 20 février, pour le dépôt et la liquidation des pièces;

Le 28 suivant pour le paiement.

SERVICE COLONIAL.

Le 20 mars, pour la liquidation et l'ordonnement;

Le 31 suivant pour le paiement.

Ainsi toute créance de l'État dont les titres n'auront pas été présentés aux détails administratifs, pour qu'elle soit liquidée et ordonnée le 20 février ou le 20 mars, ou qui ayant été liquidée et ordonnée n'aurait pas été présentée au Trésor pour être payée, le 28 février ou le 31 mars, suivant qu'elle appartient au service marine ou au service colonial, tombera dans les créances dites d'exercices clos lesquelles ne peuvent être acquittées dans la colonie qu'après avoir été ordonnées directement par le ministre.

ERRATUM. — Dans l'arrêté du 31 décembre 1869, publié à la Feuille officielle du 13 janvier courant, à l'article premier, au lieu des mots : *au sud par le chemin qui la sépare de la propriété Lahirigoyen*, il faut lire : *au sud par le chemin qui la sépare de la propriété Goyetche*.

PARTIE NON OFFICIELLE

On écrit de Suez, le 23 novembre au Journal officiel :

Les fêtes données le 18 par le khédive à Ismaïlia, avant le départ pour Suez, ont présenté le caractère le plus pittoresque. Sur l'es-

FEUILLETON SCIENTIFIQUE**PLURALITÉ DES MONDES**

(Suite. — Voir le n° 1.)

I

Il s'est fait déjà depuis quelque temps des éclaircies lumineuses dans le champ jusqu'ici si mal exploré de l'astronomie physique. Des découvertes importantes, la théorie mécanique de la chaleur, l'analyse spectrale ont, dans des limites assez larges, confirmé l'hypothèse grandiose de Laplace sur la constitution de l'univers.

Chaque système planétaire semble bien résulter de la condensation en des points déterminés d'une nébuleuse primitive, embryon fécond qui sème dans les espaces toute une poussière de mondes.

Il est deux éléments que nous retrouvons toujours partout en dernière analyse, la force et la matière; ce sont les deux termes extrêmes de l'univers physique, les deux outils primordiaux de la création.

La matière, dans son état le plus rudimentaire, le plus indépendant, emplit l'étendue. Que la force l'entraîne, la dirige en plus grande quantité dans certaines directions, elle se heur-

tera contre elle-même, s'accumulera et se groupera en certains points de l'espace.

Mais la vitesse que la force lui avait imprimée sera anéantie par le choc. De l'agglomération de la matière naît forcément la production d'une somme énorme de chaleur. Ceci n'est pas une hypothèse, c'est ce que les expériences les plus décisives ont mis hors de doute. Tout mouvement anéanti est de la chaleur mise en liberté.

Si une masse de fer tourne entre deux électro-aimants avec vitesse, et que l'on anime les électros, la masse de fer est arrêtée brusquement par l'aimant; mais on peut constater en même temps, que sa température s'est élevée tout à coup au delà de 60 degrés. La vitesse anéantie s'est transformée en chaleur. La Terre se meut dans son orbite avec une vitesse de 30 kilomètres à la seconde environ. Si l'on arrêta ce mouvement, une quantité de chaleur correspondant au travail mécanique anéanti serait immédiatement créée. Elle serait suffisante ici pour porter la terre, en la supposant de plomb, à la température énorme de 384,000 degrés centigrades. Notre planète ne résisterait pas à une semblable température et repasserait à son état primitif, à l'état de vapeurs.

On comprend par conséquent, sans qu'il soit besoin d'insister davantage, que la matière disséminée dans l'espace, et dirigée vers le même point, doive par son choc et l'anéantissement de la vitesse, engendrer des températures énormes. La matière doit affecter dans ces conditions la forme d'un nuage vapeur incandescent, vrai ballon de vapeurs surchauffées s'avancant dans l'étendue selon une trajectoire déterminée. Cet état correspond à celui que les astronomes observent encore, et qu'ils désignent sous le nom de matière cosmique.

Le calorique initial se perd naturellement à la longue. Le refroidissement commence à se faire. Les atomes constitutifs de la matière groupés sous une pression considérable se juxtaposent suivant des lois fixes, les combinaisons se produisent, de la matière plus complexe apparaît, des condensations partielles naissent là où il n'y avait d'abord qu'une masse opalisée de vapeurs brûlantes, il se forme peu à peu des ruptures dans la masse; par suite d'un premier retrait, des portions gazeuses ou même liquéfiées se séparent, et obéissant à la résultante des forces qui ne cessent de les solliciter, elles produisent des globes de vapeurs qui continuent leur chemin

pace sablonneux compris entre le rivage du lac Timsah et le canal, se trouvaient réunies les députations des tribus arabes du désert lybique. Les tentes de ces chefs, formées d'étoffes multicolores, surmontées de nombreux étendards, étaient à l'intérieur parées de toutes les splendeurs du luxe de l'Orient : tapis, cristaux, armes précieuses y attiraient les regards, et le soir cette décoration prenait des aspects bizarres à la lueur des lanternes que les esclaves noirs avaient accrochées aux cordages des tentes.

Les chefs, enveloppés de leurs burnous blancs, entourés de leurs vassaux et de leurs serviteurs, qui s'agitaient confusément à travers cette cité nomade, apparaissaient parfois au seuil de leurs demeures ; cependant, à l'entour des tentes, circulait une foule d'Arabes, de marchands, de voyageurs et de lentes caravanes de dromadaires traversant les ruelles d'un pas mesuré.

C'est aux grands chefs aristocratiques des tribus africaines que le khédive a demandé une fantasia digne de ses augustes hôtes.

Un millier de cavaliers d'élite prirent part à cette fête ; ils avaient revêtu leurs chevaux de leurs selles dorées et couvert de somptueux harnais leurs plus beaux dromadaires ; pendant deux heures, ces différents groupes, entremêlés suivant les caprices calculés de la fantasia, emportés par cette ardeur fébrile de l'Arabe qui manie les armes et brandit les étendards de la tribu, excités encore par le bruit de la mousqueterie, par l'enivrement de la lutte simulée, par le tournoiement des chevaux, offrirent le spectacle le plus brillant et le plus varié. Le soir, un bal réunissait avec les princes toutes les invités du khédive, et le lendemain la flottille, observant le même ordre dans le voyage de Port-Saïd à Ismaïlia, partait directement pour Suez.

Au sortir du lac Timsah, on entre dans le canal maritime, et après avoir dépassé Tous-soum, le plus ancien campement de la compagnie dans ces parages, on arrive au Sérapéum, monticule de quelques kilomètres de longueur, ainsi nommé à cause des vestiges d'un temple de Sérapis, et où a été creusée une des tranchées les plus profondes du parcours. Là est le point de jonction du canal d'eau douce et du canal maritime. On entre ensuite dans les lacs Amers.

Autrefois, l'espace de quarante kilomètres compris dans ces deux lacs n'était qu'une assez forte dépression de terrain imprégné de sel. C'est au mois de février dernier que les eaux de la Méditerranée ont commencé à remplir ce vaste bassin ; il n'a pas fallu moins de sept mois pour que les eaux sortant du dé-

versoir de Sérapéum atteignissent le niveau qu'elles occupent aujourd'hui. Elles forment actuellement deux lacs étendus, qui ont couvert un sol sablonneux et noyé complètement la forêt d'El Amback, qui développait sur plusieurs kilomètres les touffes de ses antiques tamaris. Aujourd'hui la forêt, cachée sous l'eau des lacs, élève encore au-dessus le sommet de ses arbres, et il y a sur le parcours du canal peu d'aussi bizarres effets que ceux de ces cimes noires se dressant comme des plantes marines et couvertes de tous les oiseaux aquatiques familiers des bords du Nil, le flamant surtout et l'ibis, qui vivent dans le voisinage de cette végétation submergée, si près de la mer Rouge, par les flots de la Méditerranée.

Au sortir des lacs Amers, on laisse à droite la montagne du Gêbel Geneffé, puis le campement de Chalouf, et enfin on aperçoit devant soi une longue ligne bleue se confondant avec l'azur du ciel : c'est l'embouchure du canal, la mer Rouge. On arrive à Suez. Le canal conduit jusqu'au milieu de la rade, où toute une escadre de grands bâtiments transatlantiques anglais, français, hollandais, autrichiens et russes se trouvaient à l'ancre, se préparant à entreprendre la traversée du canal et à profiter des grands ouvrages dont nous venions de constater les admirables résultats.

Suez n'est plus aujourd'hui la ville désolée, enfouie dans le sable et perdue dans une lointaine solitude. Le canal maritime lui donne une nouvelle vie. Autrefois sa rade était vide, ses rues désertes, sa population appauvrie ; l'eau potable surtout faisait défaut aux habitants, forcés de la faire venir à grands frais des sources appelées fontaines de Moïse. Maintenant le canal d'eau douce venu d'Ismaïlia lui amène les eaux du Nil. Des maisons nouvelles s'élèvent sur ces terrains arides, une population nombreuse remplit les rues tortueuses de la vieille cité, passe sous la porte mauresque, encombre les détours du bazar, où s'amoncellent les plus curieux échantillons du commerce et de l'industrie de l'Orient, s'arrête devant une maison située en face de la mer, simple d'ailleurs, mais que recommande un grand souvenir, c'est dans ses murs qu'a habité le général Bonaparte lors de son excursion à la mer Rouge.

Le voyage des princes et des innombrables visiteurs qui étaient venus assister à l'inauguration du canal, se trouvait terminé à la satisfaction universelle ; si dans ce grand travail, comme dans toute œuvre humaine, il y a toujours lieu de perfectionner les détails, du moins il a été constaté d'une manière éclatante qu'un magnifique résultat

avait été obtenu. Les obstacles ont été surmontés, et malgré les difficultés spéciales que la nature du sol opposait à l'énergie invincible de l'éminent promoteur de l'entreprise, le désert qui séparait la Méditerranée de Suez a été transformé en un district traversé par un large canal, animé par trois villes importantes : Port-Saïd, Ismaïlia, Suez ; rafraîchi par deux larges masses d'eau intérieures, le lac Timsah et les lacs Amers, semé enfin de campements, de chantiers, de villages. L'industrie humaine a donné la vie à ces régions brûlées par le soleil, qui maintenant servent de passage aux bâtiments venus de tous les pays du globe.

On a bien compris partout la haute importance commerciale et historique de cette œuvre internationale, et c'est pourquoi tant de souverains et de princes représentant les peuples à la fête de l'inauguration, sont venus profiter de la somptueuse hospitalité du khédive, en même temps que tant de savants, d'artistes, de curieux de toutes les races et de tous les pays, empressés d'assister à ce grand spectacle. C'était là une fête de la paix, de l'industrie, de la civilisation, dont la majesté parlait d'elle-même à tous les esprits. La France en particulier avait le droit d'un être fière ; cette œuvre dirigée par un de ses enfants, a toujours obtenu son appui le plus bienveillant, et c'est en témoignage de cette sympathie constante qu'une auguste Souveraine a voulu être présente à l'inauguration de l'entreprise qui intéresse à un si haut degré la civilisation du monde et nos rapports avec l'Orient. L'Impératrice quitte l'Égypte emportant le meilleur souvenir de l'accueil qu'Elle y a reçu. Les populations demeureront longtemps sous l'impression de sa grâce et de son affabilité. Son voyage en Turquie et en Égypte n'a été qu'une série d'ovations qui s'adressaient autant à Sa Majesté qu'à la France et à l'Empereur, qu'Elle a représentés si dignement dans ces mémorables solennités.

Une correspondance particulière, adressée de Zanzibar, à la date du 21 septembre, au *Courrier du Havre*, raconte en ces termes les émouvants épisodes de la perte du navire anglais *Hydrabad* :

Vers minuit, le 18 septembre, une légère pirogue, montée par cinq hommes, arrivait à Zanzibar, apportant la fâcheuse nouvelle du naufrage d'un navire anglais qui s'était brisé sept jours auparavant sur le récif nommé Latham Sandbank, à 45 milles au sud de ce port. Les nouveaux arrivés ajoutaient qu'il

dans l'espace, en suivant la trajectoire de la masse entière et en conservant leur mouvement de rotation primitif. De même, la vapeur d'eau répandue dans l'espace se résout par refroidissement en gouttelettes. De même ici, la nébuleuse initiale finit par se scinder en globes de vapeur et de gaz. La matière cosmique se résout en définitive en une pluie de gouttes rouges de feu, en une pluie d'astres, de mondes.

Tel a dû être le mode de génération de notre système solaire en particulier.

Notre soleil n'est qu'une goutte à peine condensée de cette matière première en ignition ; les planètes, de petites gouttelettes qui ont jailli en même temps ou se sont condensées tout près de lui. Le mouvement initial de l'ensemble s'est conservé et entraîne chacune des parties de ce grand tout.

Notre système solaire est en pleine évolution ; il a déjà un grand âge, comparative-ment à bien d'autres systèmes analogues. En ce moment encore les astronomes croient voir dans les profondeurs de l'espace des nébuleuses cosmiques poursuivre leur évolution et préparer dans le lointain de nouveaux mondes.

Et pourquoi non ? Ne le sait-on pas : chaleur et force son synonymes ! Tout système

sédéral, une fois généré, se refroidit pour traverser toutes les phases de son existence ; né, il vivra et mourra absolument comme tous les êtres de la création ; la loi est la même du grand au petit. S'il se refroidit, c'est qu'il met en liberté de la force, et cette force, de nouveau libre, obéissant à des harmonies immuables, ira se grouper dans l'immensité de la matière libre, avec de la matière libre, que des forces émanées d'autres systèmes pousseront vers le même point commun.

Partout se poursuit ainsi cette œuvre d'édification grandiose. La nature est dans un perpétuel travail d'élaboration, et les mondes se font et se défont, pendant que des générations d'êtres éphémères naissent, vivent et meurent sur ces oasis de l'immensité.

Nous assistons à cet enfantement grandiose. En sondant les profondeurs du ciel, nous pouvons admirer, à côté des mondes qui parcourent leur carrière immuable, des mondes en voie de formation.

Etrangeté des choses ! notre système solaire lui-même, dont la génération doit remonter bien haut dans les annales de ce petit coin de l'espace que nous traversons, peut n'apparaître encore aujourd'hui, pour des êtres assez éloignés de la Terre, que dans son état de for-

mation initiale, sous sa forme de nébuleuse brillante. Le passé, le présent, vains mots !

En effet, examinons : là-bas dans l'immensité, là où les plus puissants télescopes ne nous révèlent que la présence d'une lumière vaporeuse et indécise, supposez des êtres analogues à nous-mêmes, des hommes intelligents.

La lumière fait ses 77,000 lieues à la seconde, soit encore 300 millions de mètres. C'est évidemment bien courir ; et cette vitesse nous paraît fabuleuse, parce que nous la comparons aux vitesses terrestres. Toutes proportions gardées, une bonne locomotive franchit les distances terrestres autrement vite que la lumière ne parcourt les espaces célestes. Exemple : pour venir de la 61^e étoile de la constellation du Cygne, la lumière met neuf ans ; mais aussi on compte en kilomètres, de la Terre à cette étoile, 86,400 billions ! Pour venir du soleil, qui est à la Terre ce qu'un faubourg de Paris est au Palais-Royal, la lumière met 8 minutes 13 secondes ; mais la distance à franchir est de 36 millions de lieues. Lorsqu'il s'agit d'astres un peu éloignés, il faut à la lumière des vingtaines d'années pour nous parvenir.

(La suite au prochain n°.)

HENRI DE PARVILLE.

restait encore sur l'îlot plus de 50 hommes, femmes et enfants, qui depuis sept jours étaient privés d'eau douce et n'avaient pour toute nourriture que des oiseaux de mer et des œufs. Beaucoup de personnes avaient été noyées au moment du naufrage, et d'autres avaient succombé aux privations et à la soif; parmi les survivants demeurés sur l'îlot se trouvait l'épouse de Synd Hamed ben Suliman, ambassadeur du sultan à Bombay.

L'ambassadrice avait quitté Zanzibar l'année précédente, pendant la mousson du Nord, au moment où son mari était parti en mission à Londres, et s'était rendue en pèlerinage à la Mecque. Pour effectuer son retour, elle avait affrété à Jeddah le navire anglais *Hydrabad*; dans la traversée, le mauvais temps avait d'abord rendu nécessaire une première relâche à Aleppo, d'où l'on avait repris la mer à destination de Zanzibar. Se trouvant près du Latham Hoal, la nuit, on avait mouillé. Le lendemain matin, lorsqu'on leva l'ancre, le navire fut emporté par le courant contre les récifs, où il fut immédiatement brisé.

A la première nouvelle de ce sinistre maritime, le sheik Suliman ben Ali, vizir du sultan, a immédiatement expédié le *Star*, yacht à vapeur de Sa Hautesse, au secours des naufragés. Favorisés par un clair de lune propice, on a pu traverser sans danger les écueils nombreux de cet archipel, et arriver à un mille environ de l'îlot où les naufragés s'étaient réfugiés. Jamais spectacle plus attristant ne s'offrit à la vue. C'est un piton de corail complètement nu; pas un arbre, pas même de trace d'herbe; il mesure au plus 200 mètres carrés, et s'élève de 6 ou 8 pieds seulement au dessus du niveau de la mer; ce n'est que du sable et du guano. On a pu sauver les malheureux survivants à la perte de l'*Hydrabad*, au nombre de 58. Le sauvetage fut long et difficile, on ne pouvait emmener qu'un naufragé à la fois, à cause de la difficulté de passer à travers les rochers à fleur d'eau.

De la suite de l'ambassadrice, qui comptait 51 personnes, 35 seulement ont été sauvées; quant à l'équipage du navire perdu, sur 24 hommes sauvés, 4 sont morts pendant la nuit de leur arrivée à bord du *Star*, qui n'a ramené en tout que 54 personnes à Zanzibar.

Nous extrayons du *Bulletin de la Société d'acclimatation* les quelques lignes suivantes sur la pêche de la crevette en Hollande, par M. J. L. Soubeiran :

Les crevettes, dont on pêche des quantités énormes (1) sur les côtes de Hollande, et qui y étaient autrefois, dit-on, recueillies pour servir d'engrais, sont assez souvent conservées dans du sel, pour être exportées dans les pays tropicaux.

La pêche des crevettes, qui se pratique sur une grande échelle sur la côte de Belgique est partout, et particulièrement à Blankenberghe, l'objet des récriminations les plus vives de la part des autres pêcheurs, qui reprochent à cette pêche, et le fait a été constaté par M. Van Beneden, de détruire des quantités incalculables d'imperceptibles poissons, tels que turbots, barbes, soles, plies et raies, qui ne peuvent servir qu'à la nourriture des porcs, ou comme engrais.

Cette pêche se pratique en Belgique et en Hollande de trois manières, dont la première surtout est désastreuse. La pêche à cheval, qui se pratique de février ou avril jusqu'en octobre, se fait au moyen d'hommes montés sur des chevaux, qui traînent, pendant deux ou trois heures, sur le fond de la mer, des filets dans lesquels s'accumulent tout ce qu'ils rencontrent, crevettes, poissons, etc.

Quand la mer ne permet plus ce trainage,

on retourne à terre, on charge dans des barriques tout le contenu des filets, et on le porte à quelque distance pour en faire le triage. Toute l'immense quantité de fretin prise avec les crevettes se trouve ainsi perdue ou tout au moins n'a qu'un usage infime. La pêche en canot se pratique à marée basse, au moyen de chaluts qu'on relève de temps en temps et dont le produit est jeté au fond du bateau; au retour, on fait le triage, et tout ce qui n'est pas crevette marchande est rejeté à la mer, mort ou vivant. Le troisième mode de pêche, à pied, est celui usité sur nos côtes: les pêcheurs poussent devant eux leur filets, en marchant, à marée basse, dans l'eau quelquefois jusqu'à la ceinture; ils relèvent de temps en temps leur filet et recueillent les crevettes marchandes dans une hotte, fixée sur leur dos. Chaque fois ils rejettent à la mer le reste de ce que contenait leur filet.

On a remarqué en 1864, sur la côte de Belgique, une flottille de petits bâtiments anglais, aménagés pour le pêche de la crevette: ils faisaient subir aux produits de leur pêche un premier degré de cuisson qui était suffisant pour les saler et les conserver.

(Journal officiel).

Un curieux exemple d'accumulation de l'argent par le jeu des intérêts composés, résulte d'un procès décidé hier en cour de chancellerie.

En 1800, la Compagnie des Docks de Londres, qui se formait, acheta pour 50,000 livres sterling les établissements et le service de la Compagnie des eaux de Shadwell, qui existait depuis 1688, mais qui depuis cinquante-six ans n'avait pu servir de dividendes à ses actions.

Ces titres, au nombre de trente-six, étaient tellement dépréciés et oubliés, qu'au partage du prix d'achat, il y en eut deux qui ne furent pas présentées. On mit de côté la part afférente à ces deux actions, laquelle s'élevait à 2,777 l. st., et, depuis lors, cet argent a grossi par l'adjonction des intérêts composés; il s'élève à ce jour à 50,300 l. st.

Or, les descendants d'un nommé Robert Boddington, qui avait acheté deux actions de la compagnie en 1700, se sont présentés dernièrement pour réclamer cette masse. Les représentants des trente-quatre autres actionnaires demandaient, au contraire, qu'elle fut partagée entre eux, les deux actions restantes devant être considérées comme abandonnées en 1800 par leur propriétaires.

Le vice-chancelier sir R. Malins a jugé que les héritiers de Boddington avaient droit aux 50,000 liv. st.; les deux actions en question n'ont jamais été périmées: les autres associés l'avaient en 1800, reconnu eux-mêmes, en leur affectant la part afférente du prix d'achat.

C'est une très-jolie aubaine.

(International).

M. le docteur Carret, chirurgien en chef de l'Hôtel-Dieu de Chambéry, avait constaté dès 1849, dans une commune de la Savoie, que les poêles en fonte peuvent entraîner des dangers très-sérieux et dont on était loin de se douter jusqu'à ce jour.

L'opinion populaire était déjà que l'influence de ce moyen de chauffage est malsain et qu'elle donne particulièrement des maux de tête. M. le docteur Carret, a montré que, dans certaines circonstances, ce mode de chauffage est très-gravement pernicieux, soit pour les hommes, soit pour les animaux, et que, notamment dans les magnaneries, il exerce sur les vers à soie les effets les plus déplorable.

Il a constaté que le danger vient de la production d'une certaine quantité de gaz oxyde

de carbone qui, s'accumulant dans le sang des personnes qui le respirent, produit des effets toxiques souvent mortels.

Les expériences faites au Conservatoire des Arts et Métiers de Paris, sous la direction du général Morin, ont établi que le développement de l'oxyde de carbone dans l'air, déterminé pour les poêles en fonte chauffés au rouge, est dû en grande partie à l'action de l'oxygène sur la surface extérieure du métal. Le danger augmente si l'on frotte les appareils de chauffage sujets à rougir avec la plombagine ou toute autre substance contenant du carbone. On peut rendre les poêles en fonte moins pernicieux en les faisant passer au feu avant de s'en servir, pour consumer le carbone, élément qui fournit le gaz oxyde. Mais le mieux est d'avoir recours à des poêles en tôle, la tôle n'étant autre chose que de la fonte privée de son carbone.

Ce sont là des faits très-intéressants sur lesquels M. J.-A. Barral appelle avec raison l'attention.

(Journal off.)

Drake, l'homme qui a creusé le premier puits d'huile de pétrole en Pennsylvanie, vient de mourir dans un dépôt de mendicité, lui qui, à un moment donné, — il n'y a pas de cela plus de quatre ou cinq ans, — s'était vu à la tête d'un million de dollars.

Le puits creusé et la première machine à forer employée par lui existent encore et sont conservés comme une curiosité.

Une souscription est ouverte dans les exploitations de sources de pétrole pour faire élever, sur la tombe de Drake, un monument dans lequel on placerait cette machine.

(Courrier des États-Unis).

Le *Gaulois* a reçu de Saint-Louis (Missouri), la correspondance suivante, qui nous donne des détails sur la terrible catastrophe du *Stonewall*:

Saint-Louis, le 30 octobre 1869.

Je vous envoie la nouvelle d'un grand désastre. Deux cent personnes viennent de trouver la mort dans les flots du Mississipi. La ville entière est sous le coup d'une émotion profonde. On a ramené des cadavres en grande quantité, hier et aujourd'hui; j'en ai vu; quelques-uns étaient carbonisés, car l'incendie qui a détruit le *Stonewall* a éclaté avec une telle violence et a fait des progrès si rapides, que plusieurs des malheureux passagers n'ont même pas eu le temps de se précipiter dans l'eau.

Voici ce qu'on raconte, et qui, certainement, est l'exacte vérité, car tout est contrôlé à l'heure qu'il est, et l'on sait à quoi s'en tenir sur l'horrible catastrophe, sauf quelques détails peu importants.

Le *Stonewall* était un steamer qui faisait le service entre Saint-Louis et la Nouvelle-Orléans. Il partit d'ici, mercredi dernier, 27 octobre, ayant à bord 180 passagers et 60 hommes d'équipage.

Vers six heures du soir, on était entre Neely's-Landing et Cairo, à une quarantaine de milles environ au-dessus de cette dernière station. Quelques passagers jouaient aux cartes près d'un tas de foin, et, le soir étant venu ils avaient allumé une chandelle. Soudain le foin se mit à flamber, c'était la malencontreuse chandelle qui venait d'y mettre le feu. Il soufflait un vent très-fort; les flammes acquièrent en cinq secondes une intensité effrayante.

Alors ce fut une terrible panique; les passagers affolés de terreur se précipitèrent à l'avant; tous s'élancèrent avec une sorte de rage; cette masse confuse roule pêle-mêle; un grand nombre ne peuvent résister à l'élan et tombent dans les flots où ils hâtent leur trépas en cherchant à s'accrocher les uns aux autres.

(1) En 1867, il a été exporté 355,000 kilogrammes de crevettes, en Angleterre, et 104,000 kilogrammes en Belgique.

Beaucoup se jettent à l'eau pour se sauver du feu.

Au milieu de la panique, toute manœuvre devient impossible. Quelques matelots parviennent à saisir les tuyaux à incendie et tentent d'organiser un sauvetage. Vains efforts; les mouvements sont paralysés.

Le navire flambait; le pilote essaya de le diriger à la côte.

Dans cette nuit, au milieu des flots sombres, où tant d'hommes s'agitaient désespérément et luttaient contre la mort, on vit cette masse incandescente tourner sur elle-même et tirer droit au rivage, dont les lignes se dessinaient vaguement à quelques centaines de yards. Par une singulière fatalité, une barre se trouve à cet endroit; le navire, où plutôt l'épave enflammée, vint s'y échouer tout droit.

Désormais, plus d'espoir; l'œuvre de destruction était accomplie; le fleuve avait englouti sa proie, et des 250 personnes, tout à l'heure pleines de vie, qui composaient l'équipage du *Stonewall*, il restait une cinquantaine de malheureux, accrochés aux débris flottants et usant leurs dernières forces dans une lutte suprême.

Quelques-uns réussissent à gagner la côte à la nage; arrivés là, ils moururent d'épuisement.

Des épaves flottaient encore ça et là où se tenaient cramponnés les derniers survivants.

Lorsque la *Belle-de-Memphis* arriva, trois heures plus tard, sur le lieu du sinistre, on réussit à en sauver quelques-uns. Le capitaine Scott se trouvait parmi eux, on l'a aperçu accroché à un espar qui s'en allait à la dérive. On courut le long du rivage, mais on ne vit plus rien, l'espar avait disparu.

Les recherches continuèrent toute la journée d'hier jeudi. Le *Rubicon*, parti dans la nuit, revint le matin, ramenant une jeune femme de Saint-Louis, recueillie aussi sur une épave, et le second mécanicien du *Stonewall*, nommé John Lyon.

Il y avait beaucoup de femmes parmi les passagers; trois seulement ont été sauvées. Pas un seul enfant.

Un comité pour la recherche des cadavres s'est organisé spontanément ce même jour; 2,000 l. st. ont été réunies en quelques minutes à la Bourse, et les membres du comité sont partis le soir. D'autres souscriptions sont ouvertes.

Une enquête est commencée.

On dit que la compagnie à laquelle appartenait le navire détruit aura probablement un terrible compte à rendre. Les appareils de sauvetage manquaient, et ils n'y avait à bord, paraît-il, qu'une seule embarcation pouvant contenir six à sept personnes.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PHARES ET BALISES

AVIS AUX NAVIGATEURS

Eclairage de l'entrée nord des nouveaux ports de Marseille.

Les navigateurs ont été prévenus, par un avis inséré dans le *Journal officiel* du 8 juillet dernier, qu'à une époque à fixer ultérieurement, le feu alternativement blanc et rouge, allumé sur le côté sud de la passe ouest du bassin Impérial du port de Marseille, serait supprimé et remplacé par un phare flottant à feu fixe rouge, mouillé au nord de la traverse de la Pinède.

Cette modification dans le système d'éclairage du port sera mise à exécution à partir du 1^{er} décembre 1869.

Le phare flottant sera mouillé dans le prolongement de la jetée du large, à 570 mètres au nord de la traverse de la Pinède. Il sera surmonté de trois appareils lenticulaires à feu fixe rouge qui se confondront en un seul à grande distance, domineront de 12 mètres le niveau de la mer, et auront une portée de 7 milles environ dans les circonstances ordinaires de l'atmosphère. Le ponton sera peint en rouge.

Nota. — Pour entrer par la passe du nord des nouveaux ports de Marseille, les navigateurs devront laisser le feu flottant à tribord et, dès qu'ils l'auront dépassé dans la direction de l'est, gouverner au sud, de manière à se tenir à peu près à égale distance des deux feux verts. Il ne sera pas toujours possible d'allumer celui de ces derniers feux qui est situé du côté du large, mais on aura pour se guider les deux réverbères à feux également verts de la traverse de l'Abattoir, lesquels sont conservés.

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

| Janvier. | SORTIES | ALLANT A |
|----------|---|-------------|
| 13. | Victor-Eugène, c. Chapon, avec 178,652 kil. ch. par MM. V. Lefrançois, P. Beauteemps, Lemoine, C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique. | Martinique. |
| — | Hand-Belle, c. Balang, lest. | Halifax. |
| — | Végète c. Duman lest. | Sydney. |
| 17. | G. p. Mary-Fraser, c. Coste. Passager: Leconte, négociant. | Halifax. |

ANNONCES & AVIS

SÉPARATION DE BIENS.

Par exploit en date du 26 novembre dernier, la dame Pauline Lottin, épouse du sieur Portais Louis-Philippe, ex-aubergiste, demeurant avec son dit mari, à Saint-Pierre de Terre-Neuve, a formé contre ce dernier une demande en séparation de biens.

La présente insertion est faite suivant les prescriptions de l'article 868 du Code de procédure civile, l'affaire n'ayant été en état et plaidée qu'à l'audience du Tribunal de 1^{re} instance des îles Saint-Pierre et Miquelon du 10 janvier dernier.

Ledit extrait certifié par nous, greffier soussigné, à défaut d'avoué dans la colonie.

Saint-Pierre, le 12 janvier 1870.

Le Greffier,

F. ANTHOINE

VENTE

PAR SUITE DE SAISIE EXÉCUTION.

Il sera procédé, le dimanche 23 janvier 1870, à 2 heures de l'après-midi, à l'île aux Chiens, par le ministère de l'huissier Barnay, à la vente d'environ trente-quatre quintaux métriques de morue sèche en dépôt dans le magasin de M. H. Lecharpentier, saisie sur M^{me} veuve Moussu; attendu que cette vente n'a pu avoir lieu le 16 du courant pour cas de de force majeure.

La vente se fera au plus offrant et dernier enchérisseur, au comptant, sous peine de folle enchère.

Saint-Pierre, le 16 janvier 1870.

L'huissier,

BARNAY.

AVIS AU PUBLIC.

M. **ROUSSEL Eugène**, domicilié à Saint-Pierre, rue Colbert, n° 3, se charge d'écrire lettres, demandes, commandes, factures, etc. Il se tiendra également à la disposition de MM. les négociants pour la tenue de leurs livres.

10—10

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS à Saint-Pierre

Du 20 janvier au 26 janvier 1870.

| DATES | PLEINES MERS | | BASSES MERS | |
|----------|--------------|-------|-------------|-------|
| | MATIN | SOIR | MATIN | SOIR |
| JANVIER. | h. m. | h. m. | h. m. | h. m. |
| Jeudi 20 | 11 35 | 0 00 | 5 31 | 5 55 |
| Vend. 21 | 00 26 | 0 52 | 6 21 | 6 47 |
| Sam. 22 | 1 21 | 1 51 | 7 14 | 7 41 |
| Dim. 23 | 2 24 | 2 59 | 8 15 | 8 49 |
| Lundi 24 | 3 37 | 4 15 | 9 26 | 10 04 |
| Mardi 25 | 4 35 | 4 52 | 10 41 | 11 18 |
| Merc. 26 | 5 28 | 6 01 | 11 53 | 00 24 |

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 12 au 18 janvier 1870.

| 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. | | | | |
| 12 | 763 | 764 | —3 0 | —4 0 | | —6 0 | N.-O. | 4 | Ci.-Cu. | |
| 13 | 754 | 759 | 1 0 | —4 0 | | —8 0 | S.-O. | 3 | Ni. | Pluie Neige. |
| 14 | 763 | 764 | —13 5 | —1 2 | | —14 0 | N. | 4 | Ci.-Cu. | Halo. |
| 15 | 769 | 769 | —6 0 | —6 3 | | —13 8 | N.-O. | 3 | Ci.-Cu. | |
| 16 | 756 | 750 | 1 5 | 2 5 | | —4 0 | S. | 3 | Ni. | Pluie Halo. |
| 17 | 766 | 769 | —4 0 | —2 0 | | —4 5 | N.-O. | 3 | Ci.-Cu. | |
| 18 | 765 | 761 | 3 0 | 4 5 | | | S.-O. | 3 | Ni. | Pluie Brume. |