

[illegible]

font le voy-
portants servies
nouveaux, outre
à une ligne
à la fin de ce
ront complètes
qu'elles Ayres en
sées les travaux
ans les premiers
pour la pose du
tup; ils doivent
pour établir la
ure, et les tra-
être construite
avons appris par
Ferroviario, que
la ligne est dé-
l'argent.
sécurité, l'aspect
au milieu d'octo-
et les dommages
qu'elles avaient
hant, récolté de
nt trop fâcheuse
qualité, car à na-
ent mauvais. Ce-
saison pourrait
s, janvier prochain,
s'écouler par le co-
outre espèce d'ar-
de la grande ar-
de cavalerie.
ment d'un Thomas
sur la formation
arcales, et qu'il
tions sur les li-
ent la palme à
er du travail, la
quelle a raison?
des veines de
une preuve que
en des peines et

18 novembre.
le 18 novembre.
ie. Il est proba-
le, le ministre de
vement avait
le mouiller sys-
que l'armement
avait été com-
vement pour
onstruit de fer
qu'on devait faire
s d'une valeur
ette, a donné à
ellides aient du
s dans certaines
qualité comme
nement à appeler
venaient chaque
forme un nombre
anonymes, soit
ment des specula-
s trafics), etc.
chats de mines ou

11 octobre et du
le plus riche de
la valeur de douze

Nouméa, le 13 octobre 1871.

Monsieur, — Je pense que vous serez satisfait de recevoir de nouvelles des mines de Calédonie : vous en avez entendu parler

ne pouvaient probablement ; et comme nous, nous n'avons pas pu en faire un seul, il est évident qu'ils n'ont pas pu en faire un seul.

Les deux navires de la colonie ayant promis une prime de 25 millions pour la découverte d'un gisement d'or, nous ne pouvons pas nous empêcher de remarquer que, quelques personnes se sont mises à la recherche d'un gisement, et ayant trouvé, ont été assez heureuses pour en faire connaître les 25 hectares promis.

Après tout, en lavant la terre avec une mauvaise machine, ils font, on peut faire 200 onces par semaine, à quatre personnes. Une personne digne de foi, revenant des mines, m'a dit qu'elle n'avait rien vu de si riche en Australie.

Comme il est probable que la ville traversée ne soit pas la seule, beaucoup de mineurs sont pour partir et aller dans Sydney.

Dans toute la partie Nord de la Calédonie, on trouve le cuivre ; il est présumable que les mines auront une superficie de 2500 hectares environ, dans une contrée magnifique et silencieuse par ses ruisseaux et par la rivière du Diabolo.

Inutile de vous dire que nous attendons à une dizaine de navires nous apportant des commodes.

La Calédonie jusqu'à présent a été inconnue à beaucoup de personnes ; nous malheureux événements et la découverte des mines nous mettent maintenant en relation avec San Francisco par la ligne de bateaux à vapeur desservant l'Australie.

Aggrée, etc.

BOULEAUD.

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES

OCEAN PACIFIQUE

CALÉDONIE

Arrivée de brasseur sur la poutre Pointe.

A partir du 10 septembre 1871, un sifflet de brasseur est installé sur la poutre Pointe, entre la Calédonie, par 27° 15' N., 142° 42' 30" O.

Par les temps de houle ou pendant une tempête de neige, il donnera deux coups de sifflet de 2 secondes de durée, séparés par un intervalle alternatif de 1 seconde et de 2 secondes.

Feu fixe à la baie Taquinia (Orégon).

Le 1^{er} octobre 1871, on a allumé un feu fixe sur la baie Taquinia, Orégon. Le feu est fixe blanc, élevé de 48 m au dessus du niveau moyen de la mer, et avec une atmosphère claire pour le jour d'une distance de 20 milles.

L'appareil d'éclairage est diaphane ou à lentilles, et de quatrième ordre. Le tour à l'air de l'éclairage est en fer, et est soutenu sur la maison des gardiens, le pont est blanc, mais le dôme de la lanterne et les galeries sont rouges. Sa position est donnée par 44° 36' 25" N., 120° 41' 9" O.

Un feu fixe est placé devant l'entrée du port, et il ne faut pas aller par moins de 18 milles d'eau quand on passe devant.

Sigle : L. n° 481, carte n° 1272.

Banc de roche dans le port de San Francisco.

Le 21 octobre 1871, on a allumé un feu fixe sur la baie Taquinia, Orégon. Le feu est fixe blanc, élevé de 48 m au dessus du niveau moyen de la mer, et avec une atmosphère claire pour le jour d'une distance de 20 milles. L'appareil d'éclairage est diaphane ou à lentilles, et de quatrième ordre. Le tour à l'air de l'éclairage est en fer, et est soutenu sur la maison des gardiens, le pont est blanc, mais le dôme de la lanterne et les galeries sont rouges. Sa position est donnée par 44° 36' 25" N., 120° 41' 9" O. Un feu fixe est placé devant l'entrée du port, et il ne faut pas aller par moins de 18 milles d'eau quand on passe devant.

Sigle : L. n° 481, carte n° 1272.

MER MÉDITERRANÉE

Canal de Suez.

Le capitaine Nares, du navire hydrographique anglais *Newport*, a communiqué à l'Amirauté les renseignements suivants concernant la navigation du canal de Suez.

Port-Saïd. — Il n'est avertis aucun changement matériel important dans les approches du canal ; seulement le banc de sable, situé à 1 mille dans l'Est de l'entrée, a presque entièrement disparu ; le fond, qui était de 3 m et 4 m, a augmenté à 6 m, et la boue qui signalait ce banc a été enlevée.

Port-Bahig, la principale entrée des docks et une partie considérable du bassin de Port-Saïd ont été creusés à 7 m.

Canal de Suez. — La plus grande profondeur est partout au centre du canal ; l'important, quand on le traverse, est donc de maintenir le centre le plus possible dans le centre, ce que le capitaine qui connaît bien son navire fera probablement mieux que le pilote qui lui est étranger. On devra naviguer avec précaution dans les parties larges du canal, surtout dans la partie Sud des îles Amn, où les petits fonds occupent sa plus grande étendue que le canal profond.

Entre Port-Saïd et Kantara, on peut compter maintenant sur une profondeur de 7 mètres et 7 m 1/2 (on avait cru jusqu'alors que la profondeur du canal est partout de 8 mètres), et l'on trouve des profondeurs avec cette même profondeur dans les autres parties du canal ; mais plusieurs qu'un de ces pilotes se forme, on se fait drager immédiatement. Dans le lac Timsal, le canal est creusé à 8 m 1/2, et on va commencer à creuser la partie du lac où l'on navigue.

On a fini sur les berges, à 800 mètres l'un de l'autre, des corps morts qui sont assez forts pour tenir les plus grands navires. Dans le cas où un navire s'échouerait, la machine avec et la plus solide ont un espace entier horizontal au-dessous de l'axe intérieur de la berge, avec des planches placées verticalement devant, et l'arrière passant dans une ouverture.

Les balises en fer qui sont dans les lacs sont à 41 mètres de chaque côté de l'axe ou de la partie la plus profonde du canal.

Quand on continue une course, il faut s'approcher le plus possible du biseau du coude ou la partie convexe, et, avant d'arriver, il faut stopper, afin de passer avec la plus petite vitesse possible.

Les vents avaries sérieux que l'on pourra faire en passant dans le canal sont ceux provenant du choc de l'hélice contre les berges ; il faut donc, quelle que soit la grandeur du navire, marcher doucement, et peut-être même à plus faibles vitesses, avec un grand navire, de ne faire remonter par un tour à vapeur.

Quand le vent souffle en travers du canal, il faut bien veiller à ce que le navire ne soit pas dressé ; sous le vent, et dans ce cas envoyer en bas tout ce qui pourrait causer une avarie ; il faut profiter de l'opportunité et s'y maintenir à un coup mort, plutôt que de courir le risque de faire des avaries à l'hélice en marchant, quand on est près de la berge sous le vent.

Suez. — En passant devant le crêpe qui conduit à Suez, dirigez-vous du courant de marée qui porte en travers du canal, et souvent dans une direction contraire à celle du courant du canal. Le courant de marée, entre Suez et Chaux, change au Nord 2 heures avant la haute mer à Suez, et peut changer 7 heures. Il commence à partir au Sud 1 heure avant la haute mer.

à Suez, et il continue pendant 3 heures 1/2. Aux arrières, le courant de marée porte au Nord depuis 3 heures 30 minutes jusqu'à 4 heures 30 minutes, et au Sud depuis 4 heures 30 minutes jusqu'à 10 heures. On recommande de naviguer dans cette partie du canal avec la marée contraire.

Voyez l'instruction N° 481, page 210, et le supplément N° 1 au N° 417, publié le 20 décembre 1869.

NER ROUGE.

Récit entre Thor et Ras-Shukar.

Le capitaine G. S. Nares, commandant le navire hydrographique *Newport*, fait connaître qu'il se reste que 3 m et son 6 m 30 à base mer de vive eau, sur le petit banc de sable situé entre Thor et Ras-Shukar, dans la grotte de Suez.

L'écueil est bien placé sur la carte anglaise ; il est éloigné de 9 milles de chaque côté.

2 à 3 milles au N.-O. de ce récif est un petit banc couvert de 7 m 1/2 d'eau à base mer, et dans le voisinage il y a plusieurs autres hauteurs sous lesquelles il se trouve de 12 à 18 m d'eau.

Il ne paraît pas y avoir de récif vis-à-vis de Ras-Shukar ; on peut en approcher à un mille.

Voir la carte n° 3120.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Du vendredi 8 au samedi 14 mars 1872 inclus.

NAVIRE DE COMMERCE ENTRÉ.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, cap. Reekie, ven. d'Alamogordo en 1 jour.

NAVIRE DE COMMERCE SORTI.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, cap. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours. M. Williams, anglais, et 1 indigène.

12 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, cap. Reekie, all. à Alamogordo.

BATEAUX SUR RADE.

DE COCHER.

18 février. Yagata Française à voiles Néréide, commandée par M. Gaudé, ex-Blanc, capitaine.

20 février. Frégate française à hélice *Flore*, portant le pavillon de St. le contre-amiral de Lapelin, commandée par M. Jui, capitaine ; de Valence.

DE COCHER.

1^{er} février. Trois mâts-barque française *Sourcil*, de 338 ton, cap. Chevillet.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETI

Du 1^{er} au 15 mars 1872.

NAVIRE DE COMMERCE ENTRÉ.

5 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, ven. de Raïva en 1 jour.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, ven. de Raïva en 1 jour.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, ven. de Raïva en 1 jour.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.

11 mars. Gœl du Protet. *Whitey Brown*, de 17 ton, pat. Reekie, all. à Raïva ; 2 jours.