





concession d'un terrain mesurant 147<sup>m</sup> c. 25, situé à Saint-Pierre, portant le n° 312 bis du plan cadastral, et borné au nord par le n° 311 bis dudit plan, au sud par la rue Colbert, à l'ouest par le n° 314 (concession Juin) et à l'est par le n° 312 du plan cadastral.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande devront le faire dans le délai d'un mois, à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 15 janvier 1869.

Une demande a été adressée à l'administration, par le sieur Pierre Arnault, dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain mesurant 147<sup>m</sup> c. 25, situé à Saint-Pierre, portant le n° 312 du plan cadastral et borné au nord par le n° 311 dudit plan, au sud par la rue Colbert, à l'est par la rue Richerie, à l'ouest par le n° 312 bis du plan cadastral, demandé par la veuve Daruspe.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande devront le faire dans le délai d'un mois, à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 15 janvier 1869.

#### AVIS AUX CRÉANCIERS DE L'ÉTAT.

##### Clôture de l'exercice 1868.

La clôture de l'exercice 1868, aura lieu, dans la colonie, aux époques ci-après de l'année 1869 :

##### 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'ordonnancement ;

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 ordonnancée le 20 février ou le 20 mars, ou qui ayant été liquidée et ordonnancée n'aurait pas été présentée au Trésor pour être payée, le 28 février ou le 31 mars, suivant qu'elle appartiendra 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 ordonnancées directement par le ministre.

le détroit se poursuit activement à Saint-Pierre-lez-Calais. Déjà des pièces en grand nombre sont fondues et ajustées, les autres sont en voie de l'être bientôt, et tout annonce que le travail sera promptement terminé.

Un de ces jours derniers, il a été procédé, à ce sujet et en présence d'une commission spéciale, à des expériences fort intéressantes. La plus curieuse de ces expériences, au point de vue pratique, a porté sur la tresse métallique dite d'échafaudage, qui constitue avec les piles la base même de l'édifice, car elle doit supporter non-seulement les échafauds, mais encore tout le poids du corps de l'ouvrage pendant la construction. L'auteur du projet, M. Boutet en avait fait construire et essayer plusieurs de formes et de dimensions différentes, avant de fixer définitivement son choix. Celle qu'il a adoptée se compose de vingt et un petits câbles en fer de cinq millimètres de diamètre, tendus parallèlement et formant une largeur de 0<sup>m</sup> 60. Ces câbles sont reliés et maintenus à leur écartement par des attaches transversales composées de câbles plus petits entrelaçant les premiers.

L'une des extrémités de la tresse ainsi constituée est fixée sur une forte barre de fer, dont les deux bouts sont passés dans les anneaux de deux crochets encastrés dans une solide muraille; l'autre extrémité est enroulée sur le tambour d'un treuil supporté par quatre forts madriers superposés deux par deux et boulonnés de manière à former, avec le treuil, un seul corps arc-bouté contre la maçonnerie. Les madriers ont en arrière du treuil un excédant de longueur de plus de deux mètres; ils sont maintenus par des traverses et chargés à l'extrémité par environ 3,000 kil. de fonte et de pierres de taille. La tresse a d'abord résisté à la traction du treuil exerçant un effort d'environ 12,000 kil., elle a été ainsi tendue horizontalement sans aucune flèche à 1<sup>m</sup> 50 au-dessus du sol et couverte de gueuses de fonte posées en travers et chargeant principalement au milieu. A la trentième gueuse l'extrémité antérieure des madriers supportant le treuil a été soulevée avec toute sa charge, ce qui opposait, vu la longueur du bras de levier, un contre-poids de 14 à 15,000 kil. à l'effort de la tresse. Deux gueuses de plus ont fait courber les mêmes madriers, la tresse avait alors fléchi d'environ 0<sup>m</sup> 30. A la trente-cinquième gueuse, la barre de fer soutenant l'autre extrémité de la tresse a commencé à plier. A la trente-septième, les deux crochets supportant ladite barre se sont rompus brusquement et par arrachement à la naissance de l'anneau, la barre s'est courbée en arc de cercle et la tresse est tombée sur le sol avec toute sa charge; aussitôt débarrassée, on a pu constater qu'elle n'avait pas subi la plus légère altération.

Un pareil résultat permet de bien augurer de l'exécution en grand, attendu que le poids supporté par la tresse est, toute proportion gardée, au moins douze fois supérieur à celui qu'elle aura réellement à soutenir.

(*Moniteur universel*).

— Nous prenons dans le *Courrier des États-Unis*, le passage suivant extrait d'un article *Courrier de Paris*, au même sujet.

Vous douteriez-vous, par hasard, qu'au moment où nous autres Parisiens nous nous livrons, corps et âme, aux futilités ordinaires, un inventeur opiniâtre, travaille avec courage à réaliser une des idées les plus merveilleuses et des plus invraisemblables qui aient jamais éclos dans une cervelle humaine?

Il fut dit quelques mots, l'an dernier, d'un projet de chemin de fer suspendu entre la France et l'Angleterre. Je répète: un chemin de fer suspendu. O Sémiramis! Voilà qui laisse bien loin vos fameux jardins. De quoi s'agissait-il donc? De tresser au-dessus de la Manche une sorte d'énorme filet formé par

un treillis de câbles de fer et de construire par là dessus un railway faisant marier Londres et Paris sous le régime de la communauté à vapeur.

— Insanité! criaient les uns.

— Utopic! faisaient les autres.

Et quand M. Charles Boutet, un ingénieur français, notez-le bien, exposait ses plans, neuf fois sur dix la routine hochait la tête ou haussait les épaules. Il ne s'est pas découragé cependant. A force de persévérance il est arrivé à constituer une société et l'entreprise a commencé à recevoir une exécution préalable.

C'est à Saint-Pierre-lez-Calais que M. Charles Boutet a installé ses ateliers, c'est là qu'il construit un modèle en réduction, c'est là qu'à eu lieu, la semaine dernière, une expérience qu'on peut considérer comme décisive. Des câbles-spécimen ont en effet résisté à des pressions quarante fois plus fortes que ne le sera proportionnellement celle qu'imposera le passage des trains les plus chargés.

Songez-vous, dans six ans peut-être (c'est le délai extrême dont M. Boutet croit avoir besoin) on partira de la gare du Nord à midi pour débarquer au plein cœur de Londres à l'heure du dîner. Que M. Boutet tienne bon! On commencera bientôt à ne plus sourire quand il parlera, et pour peu que l'affaire soit tout à fait en train, c'est à qui dira:

— J'y avais pensé.

— *Les Vélocipèdes.* — Nous extrayons du *Salut Public* de Lyon, les renseignements suivants sur la fabrication des vélocipèdes:

Ce ne sont plus des ateliers, ce sont des usines maintenant qui travaillent pour arriver à satisfaire la consommation. Telle fabrique de Paris occupe deux cent cinquante ouvriers et peut livrer douze vélocipèdes par jour. Un fabricant de Lyon en met en circulation vingt par semaine.

On sait qu'un vélocipède bien construit et bien manœuvré peut parcourir 16 kilomètres à l'heure (vitesse maximum des anciennes malles postes) sans notables efforts de la part de son cavalier.

A la vitesse moyenne de 10 kilomètres à l'heure un vélocipédiste, exercé peut faire, sur une route bien entretenue et dans un pays modérément accidenté, une traite quotidienne de 80 à 100 kilomètres pendant plusieurs jours de suite, sans être fatigué à beaucoup près autant qu'un marcheur qui aurait fait le même parcours par étapes journalières de dix lieues.

Ces résultats semblent donner un démenti aux lois de la physique et contredire l'axiome: Ce que l'on gagne en vitesse, on le perd en force, et *vice versa*. Mais la contradiction n'est qu'apparente.

La structure de l'appareil locomoteur de l'homme est telle, en effet, que, pour se transporter d'un lieu à un autre avec une médiocre vitesse, il doit dépenser une force très-considérable.

Cela tient à ce que, dans le système de forces et de leviers qui constituent cet appareil, les forces, qui sont les muscles, sont presque toujours parallèles aux leviers à *mouvoir*, — aux os, — disposition très-défavorable au point de vue de l'utilisation des efforts dépensés.

L'application la moins défectiveuse de la force au levier a lieu à l'insertion du muscle du mollet sur l'extrémité de l'os du talon.

Ici l'insertion est perpendiculaire. Mais le levier est encore mauvais, attendu que le bras de la force — constitué par la saillie du talon — est plus court que celui de la résistance, — constitué par l'avant-pied.

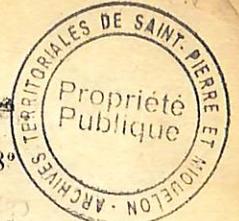
L'effort accompli par un marcheur pour se porter d'un mètre en avant est le même que celui employé par le vélocipédiste pour faire avancer un appareil d'un tour de roue, c'est-à-dire de 3 mètres au moins.

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Le temps devient de plus en plus mauvais. Nous avons eu ces jours derniers de la neige en abondance. La ville et toutes les hauteurs qui l'entourent sont toujours couvertes d'un vaste tapis blanc maintenu par une température ambiante continuellement au-dessous de zéro.

Le froid est souvent intense; quand il est ravivé par le vent, il devient insupportable. Des glaçons assez considérables se forment sur les côtes des îles et sur les bâtiments mouillés dans le Barachois. Si le temps ne change pas la navigation sera, sous peu, sinon arrêtée au moins périlleuse dans nos parages.

— *Pont Railway sur la Manche.* — La construction du pont modèle qui doit servir de base à l'entreprise du pont railway à jeter sur



En somme, le vélocipède n'est autre chose qu'un utilisateur ingénieux de nos forces locomotrices; il met à leur disposition des leviers mieux appropriés à leur énergie, et, loin de démentir les lois de la physique, il les confirme pleinement; mais c'est à la condition d'être bien dirigé et surtout bien construit.

On s'éreinte avec un appareil mal fait et la vitesse vous revient à un prix musculaire énorme dès que le chemin s'élève un peu ou que le sol est légèrement boueux. Il ne faut donc s'adresser qu'aux bons faiseurs, et par conséquent se résigner à payer cher. Un bon vélocipède ordinairement coûte 300 francs.

— *Conservation des œufs.* — Il faut toujours donner une recette utile quand l'occasion s'en présente; on ne sait pas ce qui peut arriver. Nous dédions la suivante aux ménagères qui n'aiment pas les œufs faisandés. Mettez vos œufs sur une passoire, et plongez-les dans l'eau bouillante pendant une minute. En voilà assez pour les conserver indéfiniment, l'immersion dans l'eau bouillante ayant pour effet de coaguler, à l'intérieur de la coquille, une mince couche de matière gélantineuse qui forme une enveloppe imperméable à toutes les influences pernicieuses et corruptrices. Un œuf traité par ce procédé à la portée de toutes les bourses et de toutes les intelligences, peut devenir centenaire sans risque de dépravation ou de ramolissement. Le bain d'eau bouillante est leur fontaine de Jouvence.

(*Courrier des États-Unis.*)

— *Guérison de la cataracte.* — Une découverte des plus utiles et tout à fait inattendue est celle qui vient d'être faite par un médecin de Paris, le docteur Tavignot, et qu'il a communiquée à l'Académie des sciences, lundi dernier. Elle consiste dans la guérison de la cataracte sans opération chirurgicale et au moyen de simples installations dans l'œil d'une huile contenant en dissolution une très-minime quantité de phosphore. La cataracte disparaît graduellement en deux ou trois mois.

Le mécanisme de la guérison reste encore en litige. M. Tavignot admet la reproduction d'un nouveau cristallin venant remplacer celui qui est devenu plus ou moins opaque. Des expériences sur les animaux sont faites à Alfort pour résoudre ce point de doctrine; mais ce qui est acquis désormais à la science, c'est la réalité de la guérison elle-même, point essentiel pour les malades devenus aveugles par les progrès d'une opacité du cristallin.

## DU PROGRÈS MARITIME.

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE

PAR ERNEST SAGERET.

Ancien élève de l'Ecole polytechnique, ingénieur (1).

La question du progrès maritime a pris depuis le commencement du siècle un développement considérable. Le temps n'est plus où les peuples, mis en garde les uns contre les autres par de mesquines rivalités placées au rebours de leurs intérêts par un étroit sentiment décoré du nom de patriotisme, se retranchant derrière la haute muraille de la prohibition, obstacle à l'abondance plutôt que garantie contre l'épuisement, traitaient tout étranger en ennemi.

Aujourd'hui le monde appartient à tous, et si les autonomies n'ont pas disparu, un esprit large et libéral préside aux rapports de peuple à peuple et confond les intérêts en les multipliant. Les sentiments de concorde se répandent et se fortifient à mesure que les nations, en se fréquentant, se connaissent mieux et s'apprécient davantage.

Mais pour que les bénéfices de l'interna-

tionalité soient durables, il faut que le progrès maritime, auquel on doit en grande partie ces bénéfices, ne ralentisse pas un instant sa marche. Cette impulsion féconde, nécessaire pour l'amélioration constante des rapports internationaux, M. Ernest Sageret la considère comme indispensable, et c'est pour y aider qu'il a publié son ouvrage avec la science d'un habile ingénieur et la largeur de vue d'un profond économiste.

Tout en constatant les progrès réalisés par notre marine marchande depuis soixante ans, il indique les améliorations que l'on doit tenter encore pour se maintenir à un niveau élevé, et le dépasser s'il est possible.

En homme pratique, M. Sageret ne néglige aucun détail; il examine le matériel naval, devenu si important depuis que tant de types nouveaux et des engins si divers concourent au perfectionnement des navires; il discute la construction et le prix des coques, la construction et le prix des machines marines, les frais d'exploitation; il s'occupe de la paye et de la nourriture des matelots dans les divers pays, des carénages, des voitures, de la consommation de charbon, de l'amortissement et des assurances.

Une autre partie du livre est consacrée à l'examen de tout ce qui touche au fret, à sa production dans les quatre zones maritimes de France, au fret entre la France et les diverses nations. Une statistique accompagne cette étude et l'explique avec la netteté des chiffres.

La réglementation, qui, commencée par Colbert et sagelement modifiée avec le temps, fut si utile pour donner à notre marine une force qu'elle eût vainement cherchée dans la liberté absolue, occupe un long chapitre du livre de M. Sageret. Les traités de commerce, sans lesquels tous les progrès matériels eussent été inutiles, sont commentés et clairement expliqués.

Quant à la conclusion qui tend à transformer Paris en port de mer, nous la signalons sans enthousiasme. Il ne nous semble pas que Paris, déjà mis en communication avec le littoral par tant de lignes de chemin de fer, ait besoin d'être baigné par les flots de la Manche. Les ports de mer de France ne sont-ils pas les entrepôts du commerce parisien? Devons-nous en demander davantage?

Pour nous, c'est dans l'étude de M. Sageret, sur l'esprit commercial et maritime de la France, sur l'émigration, sur la colonisation qu'il faut puiser la conclusion vraie de l'ouvrage, c'est-à-dire le progrès du pays par son rayonnement à l'étranger.

(*Moniteur universel.*)

## AVIS AUX NAVIGATEURS

### ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

#### MER DU NORD.

*Éclairage de l'Escaut occidental (côte de Belgique).*

Le Ministre de la marine de Belgique fait connaître que la marine de ce pays, l'Escaut Occidental, sera incessamment modifiée comme suit:

Le feu sera blanc entre le N. et le S. 27° O. par l'Est et le Sud, et rouge entre le Sud 27° O. et l'Ouest. La ligne de changement de couleur du feu passera sur la bouée noire Est n° 1, et déterminera le moment où il faudra changer de direction dans le voisinage de cette bouée.

Egalement le 1<sup>er</sup> octobre 1868, on a allumé un nouveau feu à 75 mètres de l'extrémité de l'épi Welsoorden.

Le feu est fixe blanc, élevé de 4<sup>m</sup> 25 au-dessus des hautes marées ordinaires, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 9 milles entre le N. 2° O. et le S. 2° E., par le Nord et l'Est.

Les relèvements sont vrais. Variation: 18° N. O. en 1868.

Voyez la série A, n° 26 et 29, et les cartes n° 36 et 38.

#### MANCHE (îles Britanniques).

*Feu flottant provisoire dans le canal Est de Spithead (côte Sud d'Angleterre).*

L'Amirauté anglaise fait connaître qu'un bateau à vapeur en fer et à hélice a coulé dans le passage du canal Est de Spithead le 28 septembre. L'épave est par 11° 9' d'eau aux basses mers des syzygies, et on y relève: le fort Spit, ouvert de une fois et demi la largeur apparente du fort à l'Ouest du fort House, au N. 37° 25' O.; la tour de la dune d'Ashey, ouverte au Nord du fort Sainte-Hélène deux fois environ la largeur apparente du fort à l'ouest 15° 10' S.; la falaise Culver par le groupe d'arbres le plus élevé de la pointe Bembridge, au S. 38° 25' O.

On parera ce danger au S.-E. en tenant la falaise Culver par la pointe Bembridge, et au N.-E. en tenant les forts Spit et House l'un par l'autre.

Le navire a encore ses mâts et ses vergues; un bateau-feu provisoire a été mouillé à 73 mètres au S. 53° E. de l'épave; il montre un feu fixe blanc en tête de mât, et on y relève le feu de Nab au S. S. O., à un mille 8/10; le feu de Varner au N. 37° O., à 1 mille 1/2. On a placé aussi une bouée verte à 56 mètres environ du côté N. O. de l'épave, qui s'étend du N. E. au S. O. dans le milieu du canal.

Relèvements vrais. Variation: 20° 40' N. O. en 1868.

Voyez les cartes n° 2,378 et 2,225.

*Bouée à cloche sur le banc Ridge (côte Est d'Irlande).*

Une bouée rouge avec une cloche signale maintenant l'extrémité Est du banc Ridge, situé près du phare de la roche Sud, dans le canal d'Irlande, et devant la côte de Down. La bouée qui signalait ce banc a été enlevée en conséquence.

*Côte nord de France. — Changement de position du feu fixe de l'Abervrac'h (Finistère).*

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics informe les navigateurs que, le 15 novembre 1868, le feu fixe blanc qui est actuellement allumé sur le clocher de Plouguerneau sera remplacé par un feu de même caractère installé au sommet d'une tour en construction sur les hauteurs de Lanyaon, entre Plouguerneau et le fond de la baie.

Le nouveau feu sera fixe blanc, élevé de 52 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 12 milles, dans un espace angulaire de 22 degrés environ.

L'appareil d'éclairage consistera en un réflecteur parabolique.

La tour est en maçonnerie, de forme rectangulaire, peinte en blanc, élevée de 20 mètres au foyer; elle est à 3,000 mètres dans le S. 79° 22' E. du feu rouge de l'îlot de Vrac'h, et l'allumement de ces deux feux donne, comme auparavant, la direction de l'Abervrac'h.

Relèvements vrais. Variation: 22° 35' N. O. en 1868.

Voyez la série C, n° 152; l'instruction n° 203, page 431, et les cartes 971, 965.

*MER MÉDITERRANÉE. — Île de Sardaigne.*

*Balise éclairée dans la rade de Cagliari (Italie).*

Le Ministre de la marine d'Italie fait savoir que l'on vient de signaler le banc qui est à l'ouest du mouillage de la rade de Cagliari, île de Sardaigne, par quatre balises formées d'une barre de fer surmontée d'un tambour peint en bandes blanches et rouges, et élevé de 3 mètres au-dessus du niveau de la mer.



Sur celle du Sud ou la plus extérieure, qui est mouillée par 5° 40 de fond, on a placé un fanal catoptrique qui montre, à une hauteur de 3° 10 au-dessus du niveau de la mer, un feu *fixe blanc*, visible entre le N. 67° 0. et le N. 67° E., par le Sud. Sa position est donnée par 39° 11' 52" N., 6° 46' 27" E.

La balise de l'Est est mouillée par 5° 30 près de la limite du haut-fond et par 39° 12' N., 6° 46' 36" E. Enfin les deux autres balises qui sont du côté de la terre indiquent la limite du haut-fond de ce côté et le canal, dans lequel on passe avec un navire d'un tirant d'eau de 5 mètres au plus.

Relèvements vrais. Variation: 14° N. 0. en 1868.

Voyez la série C, n° 176a, et les cartes n° 1,124, 1,126.

OCEAN ATLANTIQUE NORD. — États-Unis. *Changement de position du feu de l'ile Block.*

(Rhode-Island).

Le bureau des phares à Washington fait connaître que, le 15 septembre 1868, on a porté le feu de l'ile Block, située devant l'entrée Est de Sound de l'ile Longue, à 365 mètres au Sud de son ancienne position.

Le nouveau feu est *fixe blanc*, élevé de 22° 7 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 12 milles.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre.

La tour est maintenant sur la maison des gardiens et construite en granit gris.

Voyez la série E, n° 276.

A. LE GRAS,  
Capitaine de frégate.

## ÉPHÉMÉRIDES.

### JANVIER.

28. — 1695. — Combat des vaisseaux français le TRI-DENT et le CONTENT, commandés par MM. d'Aulnay et Du Chalard, contre 6 vaisseaux anglais.

29. — 1692. — Le chevalier des Augers coule 2 vaisseaux et capture 10 navires marchands hollandais (côte de Biscaye).

30. — 1779. — Prise du Sénégal par une escadre aux ordres du marquis de Vaudreuil.

31. — 1782. — Une division française, commandée par le comte de Kersaint, reprend, sur les Anglais, les colonies d'Essequibo, Demerarie et Berbice.

### FÉVRIER.

1er. — 1638. — Les galères d'Espagne sont défaites, devant Saint-Tropez, par les galères de France aux ordres du marquis Du Pont de Courlay.

2. — 1674. — Châteaurenaud et Nesmond soutiennent contre 8 vaisseaux hollandais un combat de 2 jours, à la suite duquel les ennemis se retirent fort maltraités (cap Lézard).

3. — 1795. — Prise de la flotte hollandaise du Texel par le général Pichégru.

## POSTE AUX LETTRES.

Le sac aux lettres de la goëlette *Alma*, en partance pour la Guadeloupe, sera levée demain vendredi, à 10 heures du matin.

## ÉTAT CIVIL.

### SAINTE-PIERRE.

#### DÉCÈS.

21 janvier. — Le Rousic (Louis-Marie), gendarme, âgé de 31 ans, né à Gourin (Morbihan).

23 janvier. — Doublet (Joseph-Louis), âgé de 20 mois, né à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

24 janvier. — Néel (Gustave-Prosper), âgé de 6 ans, né à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

25 janvier. — Lemasle (Elisa-Victorine), âgée de 8 mois, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

26 janvier. — Ménard (Charles-Jacques-Jean), âgé de 3 ans, né à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

## NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

### PORT DE SAINT-PIERRE

#### BATIMENTS DU COMMERCE.

##### EN PARTANCE

##### ALLANT A

Alma, c. Hamon,

Guadeloupe.

#### BATIMENTS ÉTRANGERS.

Janvier.

##### EN RELACHE.

##### ALLANT A

24. Pamphile, c. Adhir.

Saint-Jean.

— Alexandre, c. Mermes.

Halifax.

Nous n'avons eu cette semaine que des navires en rade. Les deux transports ALMA et VICTOR-EUGÈNE, sont toujours dans le Barachois.

Le temps du reste s'est opposé à tout mouvement de la navigation; après une série de belles journées qui nous faisaient oublier l'époque dans laquelle nous nous trouvions, les frimas ont reparu avec leur cortége de grands vents, de neige et de gelée. Le 19 il avait fait calme avec quelques fraîcheurs venant du S.-E. au N.-E., elles se fixèrent dans la soirée à ce dernier point, et à 2 heures du matin le vent soufflait en tempête avec accompagnement de poudrin; le 20 les communications ont été très-difficiles à cause de la force avec laquelle le vent chassait le poudrin. Aucun malheur n'a été signalé.

Depuis nous avons eu une succession de vents variables du N. au N.-E., avec intermittences de calmes et de fortes brises, mais toujours avec de la neige, du poudrin et des froids très-vifs.

J. L.

## ANNONCES & AVIS

### AVIS.

Messieurs les créanciers du sieur François TELLETCHIA, qui se prétendent privilégiés, sont invités dans le plus bref délai possible, et au plus tard pour le 10 février prochain, à faire connaître par écrit à M. J.-F. HAMEL, chargé de la liquidation, leurs prétentions à ce sujet, le montant des sommes qu'ils réclament et les motifs qu'ils ont de se prétendre privilégiés.

Ils sont instamment priés de vouloir bien ne mettre aucun retard dans l'envoi des susdites justifications, afin de permettre de terminer le plus tôt possible la liquidation de cette affaire.

Saint-Pierre, le 23 janvier 1869.

Les membres de la commission,  
J. HUMBERT. J.-F. HAMEL.

### AVIS.

Le Syndic de la faillite du s<sup>r</sup> Th. Fitzgerald, n'ayant pas actuellement en mains de documents suffisants pour connaître les débiteurs de cette faillite, prie les personnes qui le seraient de l'en aviser, avec indication de la nature et de l'importance de leurs dettes.

Le Syndic de la faillite du s<sup>r</sup> Th. Fitzgerald, prévient les créanciers de ladite faillite, que le samedi 30 janvier, à 1 heure de l'après-midi en la salle d'audience du tribunal de commerce de cette île, au Palais de Justice, il sera procédé par devant M. le Juge-Commissaire, à la vérification des diverses créances; tous les créanciers sont, en conséquence, invités à s'y trouver.

### EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

### TABLEAU POSTAL

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix: 50 centimes.

### CALENDRIER

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix : 50 centimes.

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 20 au 26 janvier 1869.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE. maximum.	minimum.	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.						
20	731	734	— 4 0	— 3 0	— 3 0	— 7 0	N.-E.-N.-O.	Vent très fort.	Entièrement couvert.	Coup de vent de N.-E. jusqu'à 1 h. 1/2 de l'après-midi. — Poudrin une partie de la j.
21	744	744	— 3 0	— 2 5	— 2 0	— 8 5	O.	Petite brise.	Nuageux.	Neige à 4 h. du soir.
22	748	747	— 7 0	— 8 5	— 6 5	— 15 0	N.-O.	Idem.	Très-nuageux.	Neige toute la journée.
23	748	750	— 13 0	— 12 8	— 11 0	— 14 0	N.-O.	Jolie Brise.	Entièrement couvert.	Neige jusqu'à 2 h. de l'après-midi.
24	747	749	— 7 0	— 10 0	— 6 5	— 11 0	N.-O.	Forte brise.	Idem.	Neige toute la journée.
25	746	742	— 5 0	— 5 5	— 4 0	— 13 0	S.-E.-E.	Légère brise.	Idem.	Neige toute la journée.
26	746	745	— 8 5	— 9 5	— 7 5	— 13 0	O.-N.-O.	Jolie brise.	Idem.	Idem.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.