

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.
CHACQUE 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.

CALENDRIER

Jeudi 11. S. Séverin.

V. 12. S^e Eulalie. L. 15. S. Faustine.
S. 13. S. Lézin. M. 16. S^e Julienne.
D. 14. QUADRAGESIME. M. 17. IV TEMPS.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

UN AN. 15 fr.
SIX MOIS. 8
TROIS MOIS. 4
UN NUMERO. 0 fr. 50 cent.

PARTIE OFFICIELLE

Par décision en date du 3 février 1869, le Commandant sur la proposition de l'Ordonnateur, a accordé à la dame veuve Doyenard, pour y construire une maison dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance, un terrain situé à Saint-Pierre, au nord de la ville.

Ledit terrain portant le n° 125 bis du plan cadastral de la ville: borné au nord par le n° 125, au sud par le n° 126 dudit plan, à l'ouest par la concession E. Poirier et à l'est par la place du Cimetière.

Le Commandant dans la séance du conseil d'administration, en date du 3 février 1869, a approuvé l'adjudication faite à M. Lefrançois, Victor, le 20 janvier précédent, de la fourniture des objets du matériel naval, de quincaillerie et matières diverses nécessaires aux différents services de la colonie, du 1^{er} avril 1869 au 1^{er} juin 1875.

Dans sa séance du 3 février courant, le Conseil d'administration constitué en Conseil général a désigné sur une liste de trente notables présentée par l'Ordonnateur, les quinze personnes qui doivent former la liste spéciale où le Conseil d'appel aura à puiser pendant l'année 1869, pour la formation du jury chargé de régler les indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique aux îles Saint-Pierre et Miquelon; ces personnes sont:

MM. Bouvier,
Cormier (Onésime),
Coste (Emile),
Desnouée (Edouard),
Duchesne,
Duguain,
Gautier (Emmanuel),
Leban,
Leconte (Auguste),
Ledret (Eugène),
Lemaitre,
Pepin (Thomas),
Prima,
Siré (Emile),
Vidart.

Une demande a été adressée à l'administration par la dame veuve Daruspe, dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain mesurant 147^m 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 (conces-

sion 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^m 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.

Une demande a été adressée à l'administration, par le s^r Lelandais, perruquier-coiffeur, dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain mesurant 131^m c. 25, situé à Saint-Pierre, portant le n° 126 du plan cadastral: borné au nord par le n° 125 bis dudit plan, au sud par le n° 126 bis, concédé à dame Lemoine (Gracieuse), à l'ouest par la glacière de M. Littayé et à l'est par la place du Cimetière.

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 s^r Guibert (Joseph), dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain situé à Saint-Pierre et mesurant 170^m c.

Ledit terrain portant le n° 138 du plan cadastral: borné au nord par le n° 137 bis, au sud par le n° 138 bis, à l'est par le n° 124 et à l'ouest par la rue Bisson.

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 25 janvier 1869.

Le 2 février courant, une petite goëlette montée par cinq hommes revenait de Lameline, lorsqu'à l'entrée de la rade elle fut assaillie par des vents violents qui la forcèrent à aller se réfugier à l'anse du petit Cap-Noir.

Dans la nuit, le vent ayant augmenté, cette goëlette chassa sur son ancre et talonna; une voie d'eau se déclara, mais il fut impossible de l'aveugler, l'équipage étant fatigué et hors d'état de travailler. Heureusement que le pilote EUGÈNE LEDRET, averti de la position critique de cette embarcation et de son équipage se transporta immédiatement sur les lieux malgré le vent et le mauvais état de la mer et réussit, avec l'aide de quelques hommes courageux qui l'accompagnaient, à sauver les hommes et l'embarcation en danger de périr.

L'administration s'empresse de porter à la connaissance du public, par la voie de la *Feuille officielle*, la conduite digne d'éloges du pilote LEDRET, dans la circonstance dont il vient d'être parlé.

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'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 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.

SERVICE DE LA POSTE AUX LETTRES.

AVIS AU PUBLIC.

Les jours d'arrivée du courrier d'Europe, aussitôt que les dépêches seront classées, il sera hissé, le jour, une boule noire et la nuit, un fanal sur un mât placé à l'un des angles des rues Bisson et Boursaint, pour prévenir le public que la distribution des dépêches va commencer.

Cette distribution commencera autant que possible, deux heures après la remise d'une

malles, quatre heures après la remise de deux malles, six heures après la remise de trois malles au bureau de la poste.

Le bureau restera ouvert, pour cette distribution extraordinaire, soit la nuit, soit le jour, pendant deux heures.

Quand le courrier d'Europe sera arrivé pendant la nuit, le bureau de la poste sera ouvert le lendemain, exceptionnellement, dès huit heures du matin.

Il arrive souvent que des lettres à destination des Etats-Unis d'Amérique ou des provinces anglaises de la Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, île du Prince-Edouard, Canada, sont jetées dans la boîte aux lettres au moment des départs des courriers.

Pour que la taxe fixée par l'article 12 de l'arrêté du 1^{er} mars 1854 puisse leur être appliquée il faut que ces lettres soient présentées au guichet.

En conséquence, le public est prévenu que celles des lettres de l'espèce qui seront, à l'avenir, trouvées non taxées dans la boîte ne seront point expédiées et resteront classées aux rebuts.

Beaucoup de personnes sont accoutumées à se présenter au bureau de la poste pour affranchir leurs lettres, aux derniers instants de l'heure fixée par les avis et publications pour la fermeture du guichet.

L'Administration croit devoir avertir le public que cet usage, qui a pour conséquence de réduire indéfiniment l'heure strictement nécessaire à l'employé pour le classement intérieur des plis, étant préjudiciable au bon ordre du service, le guichet sera rigoureusement fermé désormais à l'heure indiquée, quel que soit le nombre des personnes qu'il resterait encore à servir, et qui n'auraient d'ailleurs à s'en prendre qu'à elles-mêmes du non affranchissement de leurs lettres.

AVIS DE SAUVETAGE.

Il a été sauveté, dans la journée du 10 du courant, dans le Barachois et en rade de Saint-Pierre:

1^o Une ancre avec jas en fer, pesant 135 kilog. environ et 12 brasses de chaîne.

2^o Une ancre avec jas en fer, pesant 150 kilog. environ et 1/2 brasse de chaîne.

3^o Une ancre de 100 kilog. environ avec jas en fer et 2 brasses de chaîne.

4^o Une ancre de 550 kilog. environ, avec jas en bois et 10 brasses de chaîne.

5^o Une ancre de 75 kilog. environ, avec jas en fer et 6 brasses de chaîne.

Ces objets sont déposés à l'Est de la cale du Gouvernement.

PARTIE NON OFFICIELLE

Briques. — **Constructions.** — Quand on les emploie dans une construction quelconque, il est toujours très-avantageux de les mouiller avant de les mettre en place. En effet les briques sèches enlèvent au mortier qui sert à les maintenir l'eau dont il est imprégné et peuvent le dessécher au point de le réduire en sable qui n'a plus de consistance; tandis qu'étant mouillées elles n'ont rien à lui prendre et s'unissent avec lui aussi solidement que possible. Les briques cuites de meilleure qualité sont celles qui rendent un son clair quand on les frappe.

Les briques creuses, employées pour toutes sortes de constructions, sont tout à la fois légères et solides. Elles ont l'avantage de se

lier avec le moins possible de mortier ou de plâtre, et de s'opposer à la propagation de l'humidité du sol, du froid et du chaud extérieur.

Les briques réfractaires, destinées à la construction des fours, fourneaux, etc., et qui sont préparées avec des matériaux de choix, coûtent 25 0/0 plus cher que les autres.

Les briques vernissées, c'est-à-dire recouvertes d'une légère couche de verre sont un bien plus mauvais conducteur de la chaleur que les briques ordinaires: on doit les préférer pour la construction des châssis à demeure, des baches, des serres, et enfin de tous les bâtiments où l'on a besoin de conserver le plus longtemps possible une chaleur acquise. (*Dictionnaire de la vie pratique*).

— On ne cesse d'entendre dire de toutes parts que l'espèce humaine dégénère en France. C'est là une erreur que de récents et remarquables travaux de statistique, basés sur les opérations annuelles du recrutement, ont victorieusement combattue.

Un savant docteur, M. Boudin, médecin en chef de l'hôpital militaire de Vincennes, qui a fait des études ethnologiques très-intéressantes sur la taille, le poids et l'aptitude militaire de l'homme, déclare « que les exemptions pour défaut de taille ont subi en France, depuis trente ans, une très-notable diminution, et la classe de 1830, comparée à celle de 1861, présente une différence en moins de 3,200 hommes sur 180,000 jeunes gens examinés. »

La moyenne de la taille a été en France, pour la classe de 1862 de 1 m. 654 mill. 00; en 1863, de 1 m. 658 mill. 52; en 1864, de 1 m. 668 mill. 05, et en 1865, de 1 m. 654 mill. 22.

Il est curieux de constater que le maximum des hautes tailles supérieures à 1 mètre 732 (taille de cuirassier), correspond au département du Doubs, et le minimum à celui de la Haute-Vienne.

Depuis 1860, la moyenne de la taille dans le département de la Seine-Inférieure se maintient au-dessus de la moyenne générale de la France, ainsi que le constate le tableau suivant:

	Moyenne de la taille
1860.	1 m. 665 mill.
1861.	1 658
1862.	1 656
1863.	1 654
1864.	1 655
1865.	1 654
1866.	1 658
1867.	1 620

Si en 1867, la moyenne de la taille a été de 1 m. 620 mill. dans la Seine-Inférieure, il faut se rappeler que le minimum de la taille qui était de 1 m. 56 c. a été diminué d'un centimètre et abaissé à 1 m. 55 c. C'est ce qui explique pour l'année 1867 cette diminution de 38 millimètres sur l'année 1866, dont la moyenne de la taille avait été de 1 m. 658 mill.

Le total des jeunes gens de la Seine-Inférieure appelés à fournir le contingent de la classe 1867 a été de 5,834. Sur ce nombre, 4,106 savaient lire et écrire, 142 savaient lire seulement, 1,433 ne savaient ni lire, ni écrire; il y en a eu 153 dont le degré d'instruction n'a pu être constaté.

Le contingent était de 1,942 individus. Ces jeunes gens ont été classés ainsi qu'il suit sous le rapport de l'instruction:

Savent lire et écrire.	1,328
Savent lire seulement.	50
Illettrés	491
Dont le degré d'instruction n'a pu être constaté	73
Total.	1,942

Si l'on se reporte à l'année 1857, nous remarquons que l'instruction a fait depuis cette époque, dans notre département, de grands progrès. En effet, nous remarquons que sur 6,444 jeunes gens inscrits en 1857, le tiers environ ne savait ni lire ni écrire. Voici comment ils étaient classés sous le rapport de l'instruction: illettrés, 2,042; sachant lire seulement, 280; sachant lire et écrire, 3,931.

Comme l'on voit, l'instruction tend de plus en plus à se répandre dans nos campagnes, et il est à désirer que d'ici à quelques années la colonne des illettrés ne serve plus que comme mémoire. (*Courrier du Havre*).

— Ce n'est pas une invention moderne que la mode des boissons glacées. Les Romains conservaient la glace et la neige dans des caves spéciales, et l'eau de neige était pour eux une boisson estimée. La nuit, des chariots couverts de paille amenaient dans Rome la neige des Apenins; des galères transportaient en Italie la glace de Sicile. Un temple avait été dressé pour conserver la neige pendant l'été, et les prêtres de Vulcain tiraient de son débit un bénéfice énorme. Les prêtres chrétiens, plus tard, conservèrent cet usage, et l'évêque du Catane, à la fin du siècle dernier, trouvait 20,000 francs de revenu par an dans l'exploitation d'un amas de neige qu'il possédait sur l'Etna.

Aujourd'hui, comme du temps des Grecs, le Caucase et l'Oural alimentent l'Orient; la glace, emballée dans des étoffes de feutre, enveloppée dans de la paille, se transporte à dos de cheval. La Norvège est la glacière de l'Europe; elle en fournit aux pays du Midi et souvent à Paris, quand l'eau de la Seine et des lacs du bois de Boulogne a été figée à peine par l'action d'un hiver trop clément. C'est l'Amérique qui consomme le plus de glace; Boston seul en emploie par an cent mille tonnes, et 4,000 ouvriers sont attachés à cette branche de commerce.

Ainsi parle M. Gaston Tissandier dans son livre: *L'Eau*, où l'on trouve, accompagné de belles gravures, tout ce qui concerne les phénomènes dus à la composition et à l'usage de ce précieux liquide. C'est à juste titre que cet ouvrage a pris rang dans la Bibliothèque des Merveilles. (*Moniteur universel*).

— *L'antidote du tabac.* — Il est un moyen bien simple de neutraliser l'effet du tabac, l'espèce d'engourdissement qu'il procure lorsqu'on en abuse, le malaise qu'il cause aux débutants maladroits: il suffit de boire une tasse de café noir. Le tannin, que le café renferme en quantité fort appréciable, est le contre-poison de la nicotine. Les directeurs de l'expertise, forcés de fumer outre mesure, lorsqu'ils ont le sens du goût émoussé par le nombre de cigares qu'ils ont dégustés, prennent du café et retrouvent immédiatement une sûreté qui leur permet de continuer leur travail. En cela, les Turcs sont nos maîtres: ils ont trouvé du premier coup et à leur insu le moyen de fumer toujours avec plaisir et sans fatigue, après chaque pipe, une tasse de café, dont le marc sert plus tard à nettoyer le tuyau de leurs tchibouks.

(*Courrier des Etats-Unis*).

— *Vélocipèdes.* — Cette manie parisienne a franchi l'Océan, moins vite que l'électricité ou même que le *Pereire*, mais enfin elle l'a franchi et l'on vélocipède aujourd'hui avec autant de fureur à Central Park qu'au bois de Boulogne. Des enfants, des dames, des gens sérieux se livrent à ce grotesque exercice avec une émulation convaincue. En voyant passer ces véhicules à deux, trois ou quatre roues, mus à la force du poignet par la personne même qu'ils transportent, les chevaux tournent la tête d'un air pensif, et semblent se dire: « Si ça pouvait arriver! Si ce n'était pas du *humbug*! »

La vélocipémanie durera-t-elle? Souhaitons-le pour le bonheur du genre humain.

En tout cas, qu'elle dure ou non, cette importation parisienne aura créé ici un de ces engouements dont la jeune Amérique est seule capable. En effet, on parle de la prochaine création d'un journal appelé le *Vélocipède* et de trois clubs du même nom. Il est aussi question d'établir des courses, dont l'heureux vainqueur recevra le titre de Champion vélocipédiste. Un épicier de Grand street vient de mettre en vente l'huile-vélocipède. Aux devantures de plusieurs magasins de musique, on voit à l'étalage des valses-vélocipèdes. Enfin, une des plus florissantes associations de pickpockets de New-York se livre à des études sérieuses sur les services que le nouveau véhicule pourra rendre à la corporation. Plusieurs caissiers de grands établissements financiers, si l'on en croit la chronique, suivent ces études avec plus d'intérêt qu'ils ne veulent en avoir l'air. (*Courrier des États-Unis*.)

— Il n'y a rien de nouveau sous le soleil, dit la *Gazette du comté de Somerset*. Qui pourrait se douter que les chapeaux portés aujourd'hui par les dames, et dont l'exiguïté a été le sujet de tant de railleries, étaient déjà en grande vogue au milieu du siècle dernier, et si recherchés, que les vieux parents qui revenaient du continent en rapportaient à leurs filles et à leurs femmes ?

Il y a cependant au musée Tauntow une coiffure qui est exactement de la même forme, peut-être un peu plus petite. M. Bidgood, le curateur du musée, l'a retirée dernièrement d'un lieu où elle était peu remarquée pour la mettre à une place plus avantageuse. Le travail en est très-fin, fort délicat, si léger qu'il semble que le moindre vent doive l'emporter. Les dames l'admirent beaucoup. Il est certain que si les couleurs en étaient plus fraîches, elle pourrait être portée demain par une élégante et ferait beaucoup d'envieuses.

Le chapeau a le volume d'une soucoupe. Il est fait de dentelles blanches très-fines et orné de fleurs bleues, blanches et orange pâle. Les brides sont de grands bouts de dentelles qui portent chacune au milieu un petit bouton d'or.

On ne sait point quelle fut la maîtresse de ce chapeau, mais il devait lui être fort cher, car elle fit graver dans l'intérieur le nom de celui qui le lui avait donné. L'inscription est parfaitement lisible. Elle contient les mots suivants :

« Mon oncle Goldfinch m'a apporté aujourd'hui de Paris, comme expression de sa tendresse, une fraise, un col et une ravissante coiffure appelée *chapeau duc d'Aquitaine*, 19 janvier 1755. » (*Moniteur universel*).

— Description savante et minutieuse d'une toilette du temps :

Robe de satin capucine glacé de blanc, tombant en longs plis droits au-dessous de paniers que souligne une large ceinture nouée (comment dirai-je ?) au bas du dos..., que je trouve presque à mi-jupe. Vêtement camargo pareil à pans plissés et relevés en coquille avec revers de dentelle blanche. Chapeau de velours capucine glacé de blanc, si l'on peut appeler ainsi un petit poul d'étoffe mêlée de dentelle assortie à celle de la robe, et orné d'une large aigrette blanche, du cœur de laquelle s'élance un oiseau magnifique. Les chapeaux de cette année sont relevés derrière comme un bonnet cachois, pour laisser passer le flot de longues boucles que les marchands de modes finiront par vendre accrochées au chapeau. Parure du matin en grenats cabochons entourés de perles.

A la mode comme manteaux de fourrure négligés, les vestes d'astrakan non frisé, garnies de chèvre du Tibet simulant une longue frange. Manchon pareil, d'où s'échappent de chaque côté des masses de poils soyeux.

(*Vie parisienne*).

— DE LA MARINE MARCHANDE, à propos du percement de l'isthme de Suez, par M. Marius Fontane (1).

Le moment approche où une des plus grandes œuvres qu'ait jamais enfantées le génie de l'homme sera complètement réalisée. Le mois d'octobre 1869, en effet, verra tomber la barrière qui sépare depuis tant de siècles la Méditerranée de la mer Rouge, et sur les flots des deux mers, confondus dans un spacieux canal, vogueront les navires chargés des produits du monde entier. Dans un an, il n'est plus permis d'en douter, les marins, prêts à sortir de Liverpool pour se diriger vers Bombay, se trouveront en face de deux routes les conduisant au même but : l'une mesurant 5,900 lieues par le cap de Bonne-Espérance, l'autre mesurant 3,050 lieues par le canal de Suez. 3,276 lieues : telle est la proportion chiffrée qui représente la différence de parcours qu'offrira la nouvelle voie au capitaine partant de Marseille pour Bombay, qui sera d'autre part rapproché de New-York de 2,439 lieues.

Il serait superflu d'insister sur l'économie de temps et par suite d'argent dont bénéficieront les navigateurs en utilisant le passage qui leur sera ouvert à travers l'isthme de Suez.

L'expérience de ces dernières années, d'ailleurs, a déjà suffi pour prouver que la navigation était moins difficile, pour les steamers, dans la mer Rouge que dans la plupart des mers dont on se défie le moins, et la rade de Port-Saïd, visitée par plus de 3,000 navires portant au delà de 500,000 tonnes, depuis l'origine des travaux de creusement du canal, c'est-à-dire depuis six années, est maintenant reconnue comme excellente. Des jetées ont été construites, trois bassins intérieurs ont été creusés; enfin, à l'heure qu'il est, sept compagnies de navigation à vapeur exploitant la Méditerranée ont fait de Port-Saïd une de leurs échelles régulières. En réalité, tout le monde est d'accord pour reconnaître que la navigation par la mer Méditerranée, le canal maritime de Suez et la mer Rouge, sera moins périlleuse que la navigation par l'océan Atlantique et le cap des Tempêtes, pour les navires qui auront à se rendre dans l'océan Indien.

Il reste donc au profit de la voie par le canal de Suez une économie de temps énorme, et si l'on songe à la quantité de périls de toutes sortes ou tout au moins de chances diverses qu'amène chaque jour de navigation pour le marin et pour l'armateur, on pourra se faire facilement une idée des bénéfices réels qui résulteront d'une navigation tellement abrégée. Désormais une ère nouvelle s'ouvre à la production, à l'industrie et au commerce. La trouée pratiquée à travers l'isthme de Suez, c'est le mélange rapide des populations des trois continents, c'est la civilisation lancée à pas de géant dans la voie du progrès, et s'étendant à des groupes restés jusqu'à présent étrangers à ses bienfaits. Il appartenait à notre époque, si féconde en merveilleux travaux, de reprendre et de mener à bonne fin l'œuvre ébauchée autrefois par les Pharaons, et la France s'enorgueillit à bon droit d'avoir à en reporter l'honneur sur un de ses enfants.

Aujourd'hui, en Angleterre aussi bien qu'en France, on envisage sous les plus brillantes couleurs l'avenir de l'entreprise, ou, si l'on veut, le côté financier de la question. Les hommes les plus compétents se sont hautement prononcés à ce sujet, et le livre que vient de publier M. Marius Fontane ajoute encore à la valeur de leur témoignage. C'est un ouvrage de longue haleine, élaboré sur des documents authentiques et qui établissent clairement le mouvement maritime existant entre l'Europe et l'Asie, en même temps qu'ils fixent par des déductions indiscutables le chiffre total du tonnage qui passera par le canal de Suez. Dans son travail, qui a demandé plusieurs années de laborieu-

ses recherches, l'auteur a déterminé, en quelque sorte, port par port et suivant la provenance et la destination, le tonnage de chaque navire entré ou sorti.

Au début de l'entreprise, il y a tantôt quinze ans, on avait évalué à 3 millions de tonnes le chiffre des transports qui s'effectueraient à travers l'isthme après son ouverture. Depuis cette époque, le mouvement commercial entre l'Orient et l'Occident s'est considérablement accru, et cette estimation a été portée à 6 millions de tonnes. Or, il résulte du travail de M. Fontane et des tableaux très-détaillés qui y sont annexés que ce chiffre de six millions de tonnes sera largement dépassé et presque doublé. L'auteur a relevé la progression du mouvement en 1850, puis en 1860, puis en 1865, port par port, navire par navire, et il arrive à cette conclusion qu'en 1870, c'est-à-dire dès la première année de la prise de possession du canal par les flottes du commerce maritime, le trafic entre l'Orient et l'Occident sera de 11,032,796 tonnes. Quant au chiffre des voyageurs qui passeront par le canal, des données non moins certaines permettent de l'évaluer à 151,787; et comme chaque passager payera 10 fr. de droit de passage, de même que le commerce payera 10 fr. par tonne, le chiffre total du tonnage sera de 11,184,583 tonnes équivalant à une recette de 110,581,330 fr. La moitié seulement de ce tonnage vaudrait une recette de 55,240,610 fr.; les deux tiers donneraient 73,720,880 fr.

« Tout en nous réjouissant, dit M. Fontane, de ce résultat chiffré qui promet à ceux qui, par leur patriotique persévérance, ont soutenu M. de Lesseps dans sa longue lutte, une récompense digne de leur dévouement éclairé, nous n'oublions pas que le but de notre étude n'a pas été seulement de rechercher et de faire connaître, aussi exactement qu'il était possible, ce qu'est l'avenir commercial du canal maritime de Suez: nous avons voulu surtout montrer cet avenir aux marins et aux armateurs français, afin qu'ils préparent et assurent la prépondérance de la marine marchande dans cette révolution maritime que va produire le percement de l'isthme à la fin de 1869. »

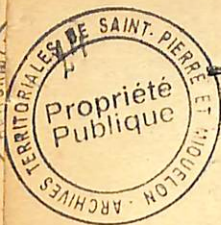
Comparant entre eux les progrès de la marine à vapeur et de la marine à voiles, tant en France qu'en Angleterre, M. Fontane constate que, de 1840 à 1860, la marine à voiles, a diminué, et que, par contre, la marine à vapeur a augmenté. De 1860 à 1867, ce mouvement s'est encore accentué, au grand avantage du développement du commerce universel. La vapeur se substitue de plus en plus à la voile, et, dans la transformation que subit la marine, la France, plus que tout autre pays a rencontré une occasion admirable d'appliquer son génie perfectionnant.

Le champ de l'avenir est en effet des plus vaste; car il ne s'agit pas, ainsi que le dit M. Fontane, d'une industrie arrivée au dernier degré de sa puissance, comme la navigation par voiliers, mais bien d'une industrie nouvelle et déjà prépondérante. En attendant que les machines actuellement employées reçoivent toutes les améliorations dont elles sont susceptibles, l'attention des armateurs est appelée sur la meilleure utilisation possible des conditions économiques de la marine à vapeur, telle qu'elle existe actuellement.

Nous n'avons pu donner ici qu'un faible aperçu de l'intéressant et consciencieux ouvrage de M. Marius Fontane, que l'on ne saurait trop recommander à l'attention de tous ceux qui voudront s'éclairer sur l'entreprise dont il traite. Les idées émises par l'auteur porteront leurs fruits, nous en avons la conviction, et notre marine marchande puisera dans l'éloquent et patriotique appel que lui adresse M. Fontane de nouvelles forces pour se mettre en mesure de profiter des immenses avantages que lui assure l'ouverture du canal de Suez.

(*Moniteur universel*).

(1) Un vol. in-8°. — Paris, Guillaumin et Co.



EPHÉMÉRIDES.

FÉVRIER.

11. — 1575. — Bataille de Messine gagnée par l'escadre du duc de Vivonne (9 vaisseaux) contre une flotte espagnole (20 vaisseaux et 17 galères).
12. — 1779. — Prise des forts James et Bense et de plusieurs bâtiments anglais, dans les rivières de Gambie et de Sierra-Leone, par le chevalier, de Pontevéz-Gien (escadre du marquis de Vaudreuil).
13. — 1782. — Prise des îles de Saint-Christophe et de Névis par le marquis de Bouillé et le comte de Grasse.
14. — 1810. — La frégate la NÉRÉIDE, poursuivie par une division anglaise, se fait abandonner de la corvette RAINBOW et du sloop AVON.
15. — 1804. — Le contre-amiral Linois, avec 5 vaisseaux, soutient, dans les mers de l'Inde, un combat contre 27 bâtiments anglais, dont 3 vaisseaux de guerre.
16. — 1779. — Capture d'un corsaire anglais par la CONCORDE, commandant Le Gardeur de Tilly.
17. — 1859. — PRISE DE SAIGON PAR LE VICE-AMIRAL RIGAULT DE GENOUILLY.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Arbutus* partie d'Halifax, le 5 du courant, à six heures du matin, suivant avis télégraphique de même date, est attendue tous les jours.

Aussitôt arrivée elle fera ses dispositions afin de repartir pour Halifax, jeudi prochain 18, avec les dépêches de la colonie destinées au courrier anglais du 26 suivant, et rapporter à Saint-Pierre les malles d'Europe, des 29 janvier et 12 février.

Les dépêches seront fermées au bureau de la poste mercredi 17, à 9 heures précises du soir.

Le guichet de l'affranchissement sera fermé le même soir à 8 heures.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

- 3 février. — Bidet (Virginie-Modeste).
6 — — Larriou-Manan (Guillaume).

DÉCÈS.

- 4 février. — Plaine (Anne-Victorine), âgée de 2 ans, née à Saint-Pierre (Iles Saint-Pierre et Miquelon).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Février	ENTRÉE	VENANT DE
10.	Eclair, c. Benâtre, lest.	Guadeloupe.

BÂTIMENTS ÉTRANGERS.

Février	SORTIES.	ALLANT A
6.	Mary, c. Sémés, lest.	havre Breston.
—	Gentil, c. Edouard, lest.	Baie de Fortune.

Le brick *Eclair*, venant de la Guadeloupe, signalé le 9 dans la journée, n'a pu, par suite du calme, rentrer que le 10 à une heure de l'après-midi. Il a mouillé en rade.

Ce navire nous apporte des nouvelles des Antilles datées du 18 janvier; elles nous font connaître :

L'arrivée à la Martinique, le 21 décembre, du *Pascal* ayant une traversée de 20 jours; ce navire a obtenu 24 f. 25 pour le G. B. et 16 fr. 65 pour le P. P., il prend fret pour la Métropole.

Celle du *Charles-et-Marie*, le 23 décembre à la Guadeloupe, avec 23 jours de mer; sa vente à atteint 24 fr. G. B. et 20 fr. P. P.; ne trouvant point de fret à la Pointe-à-Pitre, ce navire a relevé pour Saint-Thomas.

Enfin celle de l'*Eclair*, lui-même arrivé à la Guadeloupe, le 11 janvier, en 22 jours, son chargement a été livré à raison de 20 fr. G. B. et 17 fr. P. P.

Nous avons par l'*Eclair* des nouvelles du *Michel-Emile*. Il paraît que ce navire parti de la Pointe-à-Pitre, le 17 novembre, a été assailli à environ 300 milles de Terre-Neuve, de coups de vents successifs et violents qui lui ont occasionné des avaries tellement majeures que le capitaine Eloy, s'est vu obligé de retourner à son point de départ où il est arrivé le 28 décembre. Les réparations qui lui sont nécessaires retiendront ce navire, dit-on, au moins deux mois à la Guadeloupe.

La vente de la *Violette*, partie de Saint-Pierre en concurrence avec l'*Eclair*, n'était pas connue à la Guadeloupe, lors du départ de ce dernier navire.

La goëlette paquebot *Arbutus*, partie d'Halifax le 5 février à 6 heures du matin, suivant avis télégraphique, n'a pas encore été signalée; il est probable que les calmes qui ont régné ces jours derniers, l'auront empêchée de faire route. Aujourd'hui 11, il vente bon frais de N.-E. ce qui ne lui est pas favorable. J. L.

ANNONCES & AVIS

MAISON ANGLAISE.

R. O. Sheehan et C^{ie} à Saint-Pierre et Miquelon, agents pour la vente de marchandises en consignation de France et de l'étranger.

Dépôt de farine, beurre, eau-de-vie, genièvre, liqueurs, etc., fournisseurs de schiste, lampes, ameublements, literies, etc.

AVIS. BÉCHACQ, pâtissier, a l'honneur d'informer le public, qu'il confectionne (sur commande) des *glaces à la crème et aux fruits*. Il prie les personnes qui voudraient bien l'honorer de leur confiance, de s'adresser à son domicile, rue Borda, n° 15, en face de l'Ouvroir Saint-Vincent.

GUILBERT & PICARD

RUE DE SÈZE ET RUE JACQUES-CARTIER (près de l'église)
St-Pierre et Miquelon.

VENTE EN GROS ET EN DÉTAIL

Mercerie, Faïence et Verrerie, Verres à vitres, Rouennerie, Bijouterie en Or et en Argent, Quincaillerie, Peintures et Vernis, Achat de vieil Or et Argent.

Chaussures, Parfumerie, Droguerie, Epicerie, Sirops et Liqueurs, Vins, Eaux-de-Vie, Rhum, Cognac, Conserves alimentaires, Cigares, Tabacs, etc.

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

Chez M. **F. DELANGLE**, fab^{re}
à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve).

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de
la Colonie (année 1868).

Prix : 6 francs.

CALENDRIER

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix : 50 centimes.

TABLEAU POSTAL

POUR L'ANNÉE 1869.

Prix : 50 centimes.

LA FEUILLE OFFICIELLE

Paraissant tous les Jedis.

PRIX : 50 CENTIMES

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 3 au 9 février 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.				
3	756	757	— 8 0	— 7 0	— 6 0	— 10 0	N.	Bonne brise.	Nuageux.	Aurore le soir.
4	757	751	— 2 5	— 3 2	— 1 0	— 5 0	E.-S.-E.	Jolie Brise.	Entièrement couvert.	Neige toute l'après-midi.
5	738	741	2 5	2 5	3 0	— 3 0	S.-O.	Petite brise.	Très-nuageux.	Brume dans l'après-midi.
6	740	743	2 0	0 0	2 0	— 3 5	N.-E.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Neige une partie de la journée.
7	756	754	2 5	3 0	4 0	— 4 0	Calme.	Calme.	Idem.	Neige de 10 h. du matin à 4 h. du soir.
8	758	758	— 2 5	— 3 5	— 2 0	— 6 0	O.	Petite brise.	Nuageux.	— Halo solaire. Aurore le soir.
9	759	760	— 3 5	— 5 0	— 3 0	— 9 5	O.-N.-O.	Idem.	Entièrement couvert.	Neige dans la matinée.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.