

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.

CALENDRIER

V. 5. S. Adrien.	D Q	Jeudi 4. S. Casimir.
S. 6. Se Colette.		L. 8. S. Jean de Dieu.
D. 7. LÆTARE. Se Perpétue.		M. 9. Se Francoise.

M. 10. S. Doctrové.

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 16 février 1869, prise en conseil d'administration sur la proposition de l'Ordonnateur, le Commandant a accordé au s^r Lelandais, perruquier-coiffeur, la concession d'un terrain sis 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 (concession Lemoine), à l'est par la place du Cimetière ; à l'ouest par la glacière de M. Littayé et mesurant 131^m c. 25.

A la charge par le concessionnaire de verser 10 fr. au bureau de bienfaisance et de bâtir sur ledit terrain une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

Par décision en date du 16 février 1869, prise en conseil d'administration sur la proposition de l'Ordonnateur, le Commandant a accordé au s^r Arnault (Pierre), marin-pêcheur, la concession d'un terrain sis à Saint-Pierre, portant le n° 312 du plan cadastral : 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, concédé à veuve Daruspe, et mesurant 147^m c. 25.

A la charge par le concessionnaire de verser 10 fr. au bureau de bienfaisance et de bâtir sur ledit terrain une maison d'habitation dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance.

AVIS.

Le Commissaire de l'inscription maritime rappelle aux propriétaires et patrons d'embarcations qu'aux termes de l'article 6 du décret du 19 mars 1852, le nom et le port d'attache de tout bâtiment ou embarcation exerçant une navigation maritime doivent être marqués à la poupe, en lettres blanches, sur fond noir ; les lettres doivent avoir huit centimètres au moins de hauteur.

Les chaloupes attachées aux bâtiments armés à la pêche ou au cabotage doivent porter les mêmes indications que les goëlettes qu'elles desservent.

Le Commissaire de l'inscription maritime rappelle aux capitaines, maîtres et patrons de goëlettes et autres embarcations que les rôles d'équipage doivent être renfermés dans un étui ou boîte en ferblanc, afin d'éviter leur lacération.

Ces documents devant être reliés afin de permettre plus tard la constatation des services des marins pour l'obtention de la pension de retraite, lesdits capitaines, maîtres et patrons sont prévenus que dans le cas où les rôles par eux rapportés de la mer ne seraient pas suffisamment bien conservés, ils auraient à payer de nouveaux imprimés.

d'étudier l'influence du chlorure de magnésium sur la conservation du poisson.

Après s'être livré à une sérieuse étude sur les sels de l'Ouest et du Midi, M. le docteur Roux vient de présenter au ministre un long rapport dont le *Constitutionnel* résume en ces termes les conclusions :

« Les analyses entreprises ont, en effet, permis de constater la présence de quantités appréciables de chlorure de magnésium dans la plupart des sels de l'Ouest et du Midi. Mais cette substance n'exerce aucune influence sur la préparation ou sur la conservation des morues sèches, vertes et en saumure, attendu qu'elle est entraînée dans les diverses manipulations que subit la morue pour être séchée.

» L'efflorescence blanchâtre recueillie sur les morues préparées avec les sels contenant du chlorure de magnésium, n'est pas de la magnésie ; cet enduit n'est autre chose que du chlorure de sodium mêlé à des proportions considérables de chlorure magnésien.

» La décomposition de la morue est le résultat d'une fermentation qui a pour point de départ l'influence de l'humidité sur des produits dont la salaison et la dessication n'ont pas été opérées d'une manière irréprochable.

» L'humidité contenue dans les sels de l'Ouest est donc une des principales causes de leur dépréciation. La morue verte préparée avec les sels de l'Ouest est généralement moins belle que celle conservée avec les produits du Midi ; au dire des connasseurs, la première est cependant plus tendre et plus savoureuse. La morue sèche fournie par les sels de l'Ouest est aussi bonne que celle préparée avec les sels du Midi.

» L'établissement de chemins vicinaux et de voies ferrées, le curage des canaux et des étiers, l'impôt proportionné à la richesse des sels en chlorure, en tenant suffisamment compte de leur degré d'humidité, sont les meilleures mesures à prendre pour sauver les salines de l'Ouest de la ruine qui les menace. »

On parle, dit une correspondance parisienne, de propositions qui auraient été faites par la France aux puissances signataires de l'Union monétaire, en vue de la création de timbres-poste internationaux destinés à faciliter les affranchissements d'un pays à l'autre. Le commerce apprendra avec plaisir cette nouvelle.

— Dans un ouvrage du docteur Fudyce Barker de New-York, on remarque un chapitre consacré au mal de mer.

Ce médecin a souvent voyagé dans le but d'étudier une des infirmités les plus pénibles de l'humanité, et voici les recommandations qu'il fait aux voyageurs qui désirent l'éviter :

1^o Se reposer la veille du départ, afin que le système nerveux ne soit pas surexcité au moment de l'embarquement ;

DOUANES.

ETAT de la quantité de produits de pêche expédiés de Saint-Pierre du 1^{er} janvier au 1^{er} mars 1869.

DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS.	PENDANT le mois de février.	TOTAL au 1 ^{er} mars 1869	DIMINUTION en 1869.	AUGMENTA- TION en 1869.	PENDANT la période corresp. de 1868.
Morue sèche.	169,029 k.	212,089 k.	.	.	381,118 k. 11,120,645 k.
Huile de foie de morue.
Rognes.
Issues de morue.	22,275 k.
Hareng.

Vu : L'ordonnateur p. i.,
D'HÉUREUX.

PARTIE NON OFFICIELLE

— Nous lissons dans le *Courrier du Havre* : Le ministre de la marine, ayant appris que les sels français subissaient sur les marchés norvégiens une certaine dépréciation, attribuée à la présence dans ces produits d'une très-grande quantité de chlorure de magnésium, qui décompose la chair du poisson, chargea M. le docteur Roux, pharmacien en chef de la marine, d'analyser ces sels et



2^e Se coucher avant que le navire lève l'ancre, et garder la position horizontale pendant deux jours consécutifs;

3^e Manger beaucoup à chaque repas, mais sans lever la tête. De cette façon l'estomac ne perd pas l'habitude de digérer; on conserve ses forces, tout en familiarisant le corps avec les mouvements du navire.

En prenant ces précautions, dit le docteur, on peut braver même les plus grosses tempêtes.

— Nous lissons dans la *Gazette du Midi*: « Toutes les fois que le yacht impérial le *Jérôme-Napoléon* arrive à Toulon, on peut être sûr qu'il apporte une innovation ayant toujours un but de perfectionnement ou de progrès pour tout ce qui a rapport à l'art nautique.

» C'est le yacht du prince Napoléon qui, le premier a adopté l'usage des canots à vapeur qui, depuis lors, sont devenus réglementaires à bord de tous les navires de guerre, et tout le monde sait quels services inappréciables ces embarcations ont rendus dans nos dernières expéditions maritimes.

C'est encore le yacht qui a inauguré l'emploi de la lumière électrique, pour la sûreté de la navigation de nuit dans les parages inconnus ou dangereux, et Dieu sait le succès incontestable qui est très-prochainement réservé à ce précieux appareil.

» Aujourd'hui, le yacht est arrivé avec une nouveauté beaucoup moins sérieuse, mais qui n'en a pas moins un cachet d'utilité et surtout d'originalité qui lui assure un brillant avenir, c'est le *vélocipède naval*!

» L'appareil est d'une simplicité étonnante; il se compose de deux tubes flotteurs, en tôle, ayant la forme d'un énorme cigare: réunis par deux traverses en fer, ils supportent une roue propulsive placée au centre; le cavalier placé sur la selle que surmonte le tambour, installe ses pieds sur des étriers, qui mettent en mouvement la roue à l'aide des deux manivelles, absolument comme pour le vélocipède terrestre.

» Ce singulier joujou file ses six noeuds à l'heure, malgré vent et marée, et celui du *Jérôme-Napoléon* circule nuit et jour sur rade, au grand ébahissement de ceux qui le voient passer.

» C'est dit-on, le commandant du yacht, M. le capitaine de vaisseau Geo'gette du Buisson, qui a inventé ce petit chef-d'œuvre.

— On lit dans l'*Océan de Brest*: « M. le vice-amiral La Capelle, accompagné de sir James Anderson, commandant du *Great-Eastern*, est venu examiner les abords du goulet de Brest afin de choisir définitivement l'endroit où le câble transatlantique français viendra attirer.

» On nous assure que le point choisi a été le *Crac'hmeur*, petit poste séraphique situé entre le Minou et Saint-Mathieu.

» MM. de Kerjégu et Villeférion ont été nommés par le conseil d'administration représentants de la Compagnie du câble à Brest.

L'UNITÉ MONÉTAIRE.

A dater du 1^{er} janvier 1869, la convention monétaire conclue le 23 décembre 1865, entre la France, l'Italie, la Belgique et la Suisse, et la loi relative à cette convention, promulguée le 20 juillet 1866, ont reçu leur complète exécution. Cette réforme, qui ne s'est point faite sans quelques difficultés est donc accomplie désormais.

Les quatre Etats contractant n'admettent plus légalement d'autre monnaie d'or que des pièces de 100 fr., de 50 fr., de 20 fr., de 10 fr. et de 5 fr., d'un poids, d'un titre et d'un diamètre déterminés et uniformes. Les monnaies d'argent sont de 2 fr., de 1 fr., de 50 c., de 20 c., et le traité interdit de frapper de ces dernières au delà d'une somme qui représente une valeur de 6 fr. par tête d'habitant, c'est-à-dire 239,000,000 pour la

France, 32,000,000 pour la Belgique, 141,000,000 pour l'Italie et 17,000,000 pour la Suisse, déduction faite des valeurs déjà émises et rentrant dans les conditions de la fabrication nouvelle.

Une pièce d'or de cent francs pèse 32 gr. 25806; une de cinquante francs, 16 gr. 12903; une de vingt francs, 6 gr. 45161; une de dix francs, 3 gr. 22580; une de cinq francs, 1 gr. 61290.

Une pièce d'argent de deux francs pèse 10 gr., une de un franc, 5 gr.; une cinquante centimes, 2 gr. 507; une de vingt centimes, 1 gr. 010.

À l'avenir, les monnaies d'Italie, de la Belgique et de la Suisse se trouvent donc, comme les monnaies françaises assujetties, sous le rapport de leur divisions, au système métrique décimal des poids et mesures.

C'est d'après la loi du 18 germinal an III (7 avril 1795), constitutive du système métrique des poids et mesures, que l'unité monétaire a pris le nom de franc.

La loi du 28 thermidor an III sur les monnaies porte « que l'unité monétaire conserve le nom de franc »;

» Que le titre de la monnaie d'argent sera de neuf parties de ce métal pur et d'une partie d'alliage;

» Que la pièce de 1 franc sera à la taille de 5 gr.;

» Celle de 2 francs à la taille de 10 gr.;

» Celle de 5 francs à la taille de 25 gr.;

» Que les poids et les valeurs de ces monnaies d'argent sont parfaitement assujettis aux principes du système métrique. »

Huit ans plus tard, la loi du 7 germinal an XI (28 mars 1803) répète que « 5 gr. d'argent, au titre de 9 dixièmes de fin, constituent l'unité monétaire sous le nom de franc, et ordonne de frapper des pièces d'or de 20 fr. à la taille de 155 au kil. »

Le poids d'une seule pièce d'or de 20 fr. est donc de 1000 gr. divisés par 155, ou 6 gr. 61. On admettait alors que les valeurs de l'or et de l'argent étaient dans le rapport de 15,5 à 1. Or, comme 20 fr. d'argent pèsent 100 gr. la division de ce poids par 15,5 ou de 1000 gr. par 100 donne le poids de la pièce d'or de 20 fr. à la taille de 155 au kil.

Les monnaies dont nous venons de parler, et celles qui ont été frappées depuis, sont:

En or, la pièce de 100 fr., la pièce de 50 fr., la pièce de 20 fr., la pièce de 10 fr., la pièce de 5 fr.;

En argent, la pièce de 5 fr., la pièce de 2 fr., la pièce de 1 fr., la pièce de 50 c., la pièce de 20 c.;

En bronze, la pièce de 10 c., la pièce de 5 c., la pièce de 2 c., la pièce de 1 c.

Ces monnaies sont toutes décimales. Il y a plus, elles comprennent toutes les monnaies décimales que l'on peut avoir dans l'intervalle de 1 c. à 100 fr. On remarquera d'abord les pièces fondamentales de 1 c., 10 c., 1 fr., 10 fr., 100 fr., dont la valeur va en décuplant comme dans notre numération. Mais l'échelle décimale admet les diviseurs 5 et 2 de 10. On a donc, en définitive:

1^e Pour tous les multiples décimaux du franc, les pièces de 2 fr., 5 fr., 10 fr., 20 fr., 50 fr., 100 fr.

2^e Pour toutes les coupures décimales du franc, les pièces de 1 c., 2 c., 5 c., 10 c., 20 c., 50 c.;

Par conséquent, dans la série des monnaies françaises, on trouve le double et la moitié des pièces décimales fondamentales, 1 c., 10 c., 1 fr., 10 fr., 100 fr. La même chose a lieu pour les poids et mesures de capacité. Chaque mesure décimale de ces deux genres a son double et sa moitié.

La France a adopté pour la fabrication de ses monnaies le régime de l'entreprise.

Cette fabrication est confiée, sous la surveillance de l'État, à des entrepreneurs auxquels on donne le titre de directeurs de la fabrication. Ces derniers versent un cautionnement qui répond de leur gestion.

Les frais alloués à ces entrepreneurs, frais qui sont supportés par les porteurs de matières aux hôtels des monnaies, sont taxés à 1 fr. 50 c. par kil. d'argent à neuf millièmes, et à 6 fr. 70 c. par kil. d'or au même titre.

Moyennant cette taxe, les directeurs entrepreneurs se chargent de tous les frais de l'entreprise, tels que les salaires des ouvriers, le remplacement et l'entretien de tout le mobilier monétaire, le prix des coins et des viroles et les frais de pesage, de comptage et de vérification des espèces monnayées livrées à la circulation. Les directeurs de la fabrication fournissent encore, sans augmentation de frais, en pièces fractionnaires de la pièce de 5 fr., la vingtième de l'importance de la fabrication de l'argent.

Lorsqu'ils ne sont pas astreints à fabriquer ce vingtième, l'État leur fait une retenue de 5 c. par kil. sur les pièces de 5 fr. Lorsqu'ils fabriquent des pièces d'argent divisionnaires en dehors du vingtième réglementaire, il leur alloue une indemnité.

La commission impériale des monnaies et des médailles exerce un contrôle supérieur sur la fabrication des monnaies.

Cette commission se compose de trois membres : un président et deux commissaires généraux. Elle juge des titres et des poids des espèces fabriquées ; elle surveille dans toute l'étendue de la France l'exécution des lois monétaires, la fabrication des monnaies et l'essai des ouvrages d'or et d'argent. Tous les fonctionnaires et agents qui concourent à la fabrication des monnaies sont sous ses ordres.

Elle propose les tarifs qui servent à déterminer les titres d'après lesquels les espèces et les matières d'or et d'argent sont reçues dans les hôtels des monnaies. Elle fait essayer les espèces étrangères nouvellement fabriquées. Elle a la direction du Musée monétaire, surveille la fabrication des médailles, en propose les tarifs et en autorise la mise en circulation. Enfin, elle contrôle la confection des planches et l'impression des timbres-poste.

La commission des monnaies et médailles se trouve dans les attributions du ministère des finances. Le laboratoire des essais, les bureaux de l'administration, le graveur général et tous les agents qui contribuent à la confection des monnaies, se trouvent placés sous sa surveillance, ainsi que les fonctionnaires des ateliers monétaires de Paris et des départements.

L'organisation des monnaies en France offre encore d'autres garanties de l'exactitude de la fabrication.

Toutes les monnaies ont entre elles le même rapport métallique.

Les multiples et les divisions d'espèces se rapportent exactement à l'unité monétaire.

Leur titre est uniforme et soumis à une échelle unique, basée sur le même système de calcul.

Les tolérances de poids et de titre, d'où peut résulter une légère différence dans la valeur intrinsèque des monnaies, sont réduites autant que le permettent les progrès survenus dans les sciences chimiques et dans la mécanique.

Les frais de fabrication et tous ceux qui en découlent sont restreints aux seuls frais auxquels la manipulation de la matière peut donner lieu, et aux bénéfices de l'entreprise.

Le jugement des monnaies, qui a lieu avant leur mise en circulation ne peut donc laisser aucun doute sur la stricte régularité de la fabrication monétaire.

C'est à la France qu'on doit l'initiative de cette admirable organisation, que les autres États européens commencent à imiter et à adopter.

On peut donc espérer que, dans un temps donné, il n'existera plus qu'un seul type de monnaie, réglé d'après le système décimal (aujourd'hui, il existe quatre-vingt-treize types de monnaie d'or, et cent trente-cinq de monnaie d'argent de modules et de

poids différents). Les transactions commerciales deviendront ainsi plus faciles et plus loyales, et feront disparaître de nombreuses difficultés et des changes coûteux et embarras-sants.

(*Courrier des États-Unis*).

LES COLONIES FRANÇAISES.

Guyane française. — Notre colonie de la Guyane se transforme depuis que l'adminis-tration a renoncé à coloniser le littoral, pour former des établissements sur les hautes terres.

A côté des cultures, l'administration locale a dû chercher une autre branche de travail et de revenu dans l'exploitation des richesses forestières de la Guyane, et elle y a en partie réussi. Par ses soins, les services publics des diverses colonies, la marine, les che-mins de fer, l'ébénisterie ont multiplié leurs essais et bientôt leurs commandes. Les bois de cette colonie, dont on a vu une très-belle collection à l'Exposition uni-verselle de 1867, de plus en plus apprécier pour leur grain et leur nuance, sont recherchés au point que l'administration est plus en peine de l'exploitation que du débouché.

Aujourd'hui, les transportés sont des colons. Après un certain temps d'épreuve au pénitencier de Saint-Laurent, le transporté devient concessionnaire rural ou urbain, selon ses aptitudes, et, en cette qualité il exploite une terre ou une industrie, si mieux il n'aime servir comme contre-maitre dans les ateliers de l'État. L'administration lui vient en aide pour la construction de sa case, le défriche-ment de son champ; elle lui achète le bois qu'il exploite; elle fournit au cultivateur les éléments de sa basse-cour et de son bétail en se remboursant sur le croît; enfin elle lui donne les vivres pendant deux ans à compter du jour de la mise en possession de sa con-cession.

A l'influence de la propriété on a pu asso-cier celle de la famille, mais dans des cas moins nombreux. La situation de ces ménages, pour lesquels on serait porté à redouter bien des dangers, est généralement bonne. On voit aussi un certain nombre de femmes et d'en-fants rejoindre dans la colonie le chef de fa-mille, que cette fidélité d'affection vient con-so-ler dans le malheur et fortifier dans le re-pentir. Pour encourager ces rapprochements, l'adminis-tration procure le transport gratuit des correspondances, des personnes et des bagages; un secours de 50 fr. est ac-cordé à l'épouse, un de 25 fr. à chacun des enfants; enfin, dernier témoignage de gé-néreuse intervention, les familles venant de France, ainsi que les nouveaux ménages, reçoivent les vivres pendant deux ans. Le nom-bre des enfants nés dans la colonie était de 175 à la fin d'août 1868.

Le nombre des concessionnaires était de 899, celui des ménages de 102. Plus de 2,000 hectares avaient été concédés et en partie mis en culture.

Le chiffre de la mortalité était descendu à 3 1/2 p. 100, taux des plus inattendus, car il ne dépasse pas la moyenne de la France elle-même, et reste au-dessous de la mortali-té moyenne des bagnes et des prisons.

Indes. — Le projet du chemin de fer, des-tiné à relier nos établissements de l'Inde au réseau anglo-indien, est aujourd'hui décidé.

Le gouverneur de Pondichéry vient de l'an-noncer à la chambre de commerce de cette ville. Le département de la marine donnera une subvention importante pour aider à l'ex-écution de ce travail, qui sera d'une grande utilité pour le commerce de la colonie.

Gabon. — M. le contre-amiral Dauriac, com-mandant de notre division navale des côtes occidentales d'Afrique, qui a son pa-villon sur la frégate mixte la *Bellone*, venait

de visiter nos comptoirs de la côte d'Or, Grand-Bassam, Dabou, Assinie, leur état était satisfaisant.

Notre établissement du Gabon était également prospère. Les traités faits depuis plu-sieurs années avec les indigènes, et nota-mment avec la puissante tribu des Pahouins, avaient augmenté dans des proportions no-tables le commerce de troc.

(*Courrier des États-Unis*)

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE A LA MER.

Les Annales de Sauvetage maritime ont reçu de M. de Bocandé, capitaine du paquebot le *Saint-Laurent*, des renseignements du plus haut intérêt sur les résultats de l'appareil électrique placé à bord de ce paquebot. L'expérience qui se poursuit à bord du *Saint-Laurent* a une importance immense au point de vue de la sécurité de la navigation.

La notice de M. de Bocandé est conçue dans les termes suivants:

L'appareil magnéto-électrique placé à bord du *Saint-Laurent* sort des ateliers de MM. Aug. Berlioz et C°. Il en existe de semblables sur deux bâtiments de l'État et dans plusieurs de nos phares.

Nous avons placé cet appareil dans la chambre des machines, où il est mis en mouvement par un petit cheval portant une poulie de 1 mètre de diamètre, ce qui lui permet d'imprimer à l'appareil une vitesse de 400 tours à la minute, condition excellente pour la production de l'électricité. En tout temps et en tout lieu, le navire en marche ou non, nous avons la lumière à notre disposition.

Au Havre, à Brest, à la mer, à New-York, nous avons fait un grand nombre d'expériences qui ont vivement intéressé tout le monde :

A 1,200 mètres nous apercevions les petites bouées blanches des corps-morts de la rade de Brest à lire leurs numéros;

A New-York, des personnes qui se tenaient dans le rayon de notre lumière, sur la rive opposée de l'Hudson, lisaien-t les journaux;

A la mer, nous avons distingué, à près de 1 mille, les couleurs des pavillons, et par suite su le nom d'un grand trois-mâts anglais;

A New-York, j'ai pu accoster le *wharf* de la Com-pagnie et m'y amarrer; en appareillant de Brest pour le Havre, par une nuit noire et pluvieuse, j'ai dirigé la lumière sur le gaillard d'avant, et mes hommes ont exécuté la manœuvre des ancrées comme en plein jour;

Sur le banc de Terre-Neuve, avec une brume épaisse, je distinguais de l'arrière les hommes de veille au bossoir, soit à 111 mètres. De l'avant j'aurais certainement aperçu les voiles d'un navire ou un ice-berg à deux ou trois fois cette distance. Quant au navire venant à contre-bord, il est hors de doute pour moi qu'il aurait vu de plus loin encore notre puissant rayon lumineux.

Avant que l'expérience l'ait prouvé, il n'est pas permis de dire qu'avec cette lumière les abordages en temps de brume sont impossibles pour les steamer-s; mais j'affirme qu'elle est un gage de sécurité. Il est évident qu'avec une bonne surveillance et une manœuvre rapide, on pourra, sinon éviter complé-tement une collision, tout au moins parer à un abordage debout au corps, lequel est presque tou-jours suivi d'un désastre.

Au moyen d'un fil enduit de gutta-percha, nous avons promené la lampe partout dans les chambres des machines, sur le pont, dans les cales, sur notre *wharf*, et constaté que nous pourrions travailler de nuit comme de jour.

J'ai remplacé le feu blanc réglementaire du mât de misaine par une lampe électrique, mise en commun-ication avec les fils de la lampe tournante de la passerelle. Nous pouvions, par un simple tour de clef, avoir instantanément la lumière en tête du mât ou sur la passerelle, suivant les besoins. Comme lumière permanente, la tête du mât de misaine est incontestablement la meilleure place. On peut être assuré que l'application de la lumière électrique aux bateaux à vapeur sera un grand bienfait apporté à la navigation.

La dépense se résume à l'achat de l'appareil et accessoires. Le peu de vapeur consommée et chose insignifiante pour un steamer. Quant aux crayons de

charbon, on en consomme pour 75 centimes à 1 franc par nuit.

Les avantages que procure cette merveilleuse lumière sont:

D'être aperçu de très-loin, pendant les nuits claires; à une distance de plusieurs milles, par nuits bru-meuses, et à une distance indéterminée, par une brume épaisse, mais assurément suffisante pour diminuer, dans une grande proportion, les chances d'abordage;

De voir les bouées, balises ou tous autres points de repère à l'entrée des ports et de pouvoir y entrer par les nuits les plus obscures;

D'avoir à sa disposition une lumière puissante et transportable pour éclairer des travaux de nuit ou des réparations d'avarie, à la mer;

De permettre de porter secours à un navire en détresse, sans s'exposer à perdre hommes et canots;

Enfin, de pouvoir établir des signaux de nuit par la combinaison d'éclipses et de la direction du rayon lumineux, à l'aide desquels les steamers pourront communiquer, à grande distance, entre eux ou avec les côtes.

Les Américains sont des gens essentiellement pratiques et amis du progrès; ils ont suivi avec un vif intérêt les expériences faites sur le *Saint-Laurent*, et ils ont compris de suite tout le parti qu'on pourrait tirer de cette bienfaisante lumière. Tenez pour cer-tain qu'avant longtemps ils en feront de nombreuses applications.

Je termine cette lettre, déjà bien longue, par quel-ques recommandations indispensables au bon fonctionnement de la lumière électrique.

Il faut avoir soin de placer l'appareil magnéto-électrique dans le sens longitudinal du navire, parce que dans le sens traversal les roulis lui sont nuisibles.

Il est à désirer qu'il soit placé dans la chambre des machines, afin que le mécanicien de quart l'ait sous les yeux.

Il est très-important que les lanternes soient dis-posées de façon à mettre les lampes complétement à l'abri de l'humidité saline, qui altère promptement leur bon fonctionnement.

Il faut que les lanternes, lorsqu'elles sont placées en position de recevoir les embruns, soient garanties du contact de l'eau salée, qui est conductrice et occasionne des pertes d'électricité et des pertuba-tions.

Enfin, il est important que les fils conducteurs soient enduits de gutta-percha et recouverts d'une toile.

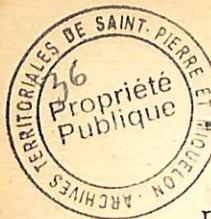
DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES.

DE LA SUSCRIPTION DES LETTRES.

Le public ne saurait apporter trop de soins à la rédaction de l'adresse des lettres qu'il confie à la poste, afin dévier les fausses di-rections. Les noms doivent étrez écrits très-lisible-ment, et surtout le nom du bureau de poste ou de distribution qui dessert le lieu de destination. Lorsque le lieu de destination a une dénomination commune à plusieurs loca-lités, soit en France, soit à l'étranger, on doit indiquer le nom du pays étranger ou du dé-partement français, par exemple: Valence (*Espagne*), Valence (*Drôme*), Grenade (*Espagne*), Grenade-sur-Garonne (*Haute-Garonne*). Lors-que dans le même département deux bureaux portent le même nom, il est essentiel de les désigner par les indications complémentaires ajoutées à leur nom principal pour les distin-guer les uns des autres. Il est fort important aussi, pour les grandes villes, d'indiquer la rue et le numéro de la demeure du destina-taire.

Le timbre d'affranchissement doit être placé sur l'angle droit supérieur de la lettre.

Les lettres sur la suscription desquelles se trouvent indiquées, soit par un timbre, soit par une mention manuscrite, le nom et le domicile de l'expéditeur, sont renvoyées dans un court délai, à leur auteur, sans avoir été ouvertes, quand la distribution n'a pu en être effectuée pour une cause quelconque.



L'expéditeur qui désire s'assurer, en cas de non distribution, le renvoi d'une lettre sur la suscription de laquelle il ne veut indiquer ni son nom ni son domicile, doit fournir ces indications dans l'intérieur de sa lettre même. Ce renvoi lui est fait après ouverture de la lettre.

TIMBRES-POSTE. — DE LEUR VALEUR. — DE LEUR EMPLOI.

Les timbres-poste sont de dix valeurs différentes: 1 centime, 2 centimes, 4 centimes, 5 centimes, 10 centimes, 20 centimes, 30 centimes, 40 centimes, 80 centimes et 5 francs. Ces divers timbres-poste sont différenciés entre eux par leurs couleurs. Ils sont vendus dans les bureaux de poste, dans les débits de tabac et par les facteurs et les boîteurs des postes.

Les particuliers doivent coller eux-mêmes les timbres-poste sur les objets à affranchir.

Toute lettre revêtue d'un timbre-poste insuffisant est considérée comme non affranchie et taxée comme telle, sauf déduction du prix du timbre. Ainsi, par exemple, lorsqu'une lettre pesant plus de dix grammes est affranchie avec un timbre de 20 centimes, elle est considérée comme non affranchie; elle doit 60 centimes; en déduisant 20 centimes que représente le timbre-bleu, il reste à payer 40 centimes.

Le poids des timbres-poste est compris dans le poids des lettres sur lesquelles ils sont apposés.

ÉPHÉMÉRIDES.

MARS.

- 4. — 1665. — Bataille gagnée par le duc de Beaufort sur des corsaires barbaresques.
- 5. — 1707. — L'escadre du capitaine de vaisseau d'Oroigne met en fuite 2 vaisseaux anglais et capture 13 navires marchands qu'ils escortaient.
- 6. — 1705. — Bombardement de Villefranche par le marquis de Roye, lieutenant général des galères.
- 7. — 1804. — Prise du SUPERBE par le corsaire la PSYCHE, capitaine Tréhouart.
- 8. — 1793. — Prise par la MARIE-FRANÇOISE, de Dunkerque, commandant Lacante, du navire hollandais les QUATRE-SŒURS.
- 9. — 1793. — Le SAINT-PIERRE, capitaine Harralde, capture plusieurs bâtiments espagnols.
- 10. — 1805. — Mississy capture plusieurs vaisseaux anglais près de la Martinique.

Résumé météorologique de Saint-Pierre pendant le mois de février 1869.

Hauteur moyenne du baromètre 754 millimètres 1 dixième. Sa hauteur la plus élevée a été de 775 millimètres; ce jour-là, le temps était peu nuageux, le thermomètre marquait une moyenne température de 0° 56; les vents étaient au S. O. faible brise.

Sa hauteur la moins élevée a été de 730 millimètres; ce jour-là, le ciel était entièrement couvert; il y a eu de

la pluie et de la brume toute la journée qui accéléraient fortement le dégel; la température moyenne était de 4° 0, les vents souffraient de la partie du S. O. faible brise.

La température la moins élevée, observée au thermomètre centigrade exposé au nord et à l'ombre, a été de moins 16° 5; c'est la plus basse température observée pendant l'hiver; ce jour-là, le baromètre accusait 768 millimètres, le ciel était peu nuageux, les vents souffraient du N. O. bonne brise.

La température la plus élevée a été de 7° 0; ce jour-là, le baromètre marquait 748 millimètres, le vent était variable avec forte brise; il y a eu de la pluie et du verglas dans la matinée.

La température moyenne a été de moins 1° 16. Il y a eu pendant le mois une dizaine de jours qui, sans être très-beaux, se sont passés sans aucun météore. La neige ne nous a pas plus manqué que dans le mois dernier. Il y a eu plusieurs coups de vents, trois aurores boréales, un halo solaire et un halo lunaire.

ÉTAT DES VENTS.

Il a venté:

3	jours	du N.
1	—	E. S. E.
3	—	S. O.
1	—	N. E.
4	—	O.
3	—	O. N. O.
3	—	N. N. E.
4	—	E.
2	—	N. O.
1	—	S. E.
3	—	O. S. O.
2	—	variable.
1	—	Calme.

C. P.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Arbutus*, est partie d'Halifax pour Saint-Pierre, mardi 2 du courant, à 9 heures 1/2 du matin, avec les dépêches des Etats-Unis et les malles d'Europe, des 30 janvier et 13 février derniers.

(Télégramme du 3 mars 1869).

Aussitôt arrivée cette goëlette fera ses dispositions pour repartir pour Halifax, le lundi 15 du courant, avec les dépêches de la colonie destinées au courrier anglais du 26 suivant et rapporter à Saint-Pierre les malles d'Europe du 27 février écoulé et du 13 mars courant.

ÉTAT CIVIL.

NAISSANCES.

- 23 février. — Lebreton (Albert-Auguste).
- 26 février. — Baily (Blanche-Rose).

DÉCÈS.

- 25 février. — Leborgne (Jules-Alexandre), âgé de 14 mois, né à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DU COMMERCE

Février	SORTIE.	ALLANT À
25. Victor-Eugène, c. Chapon, mercure sèche.	Martinique.	

BATIMENTS ÉTRANGERS.

Février.	SORTIES.	ALLANT À
23. Anne, c. Banc,	lest et provisions diverses.	baie de Fortune.
— Elisabeth, c. Georgeins,	lest et provisions diverses.	baie de Fortune.
25. Mary, c. William,	lest et provisions diverses.	baie de Fortune.
— Marguerite, c. John Penn,	lest et provisions diverses.	baie de Fortune.
— Sempo, c. Pade,	lest et provisions diverses.	baie de Fortune.

L'Eclair capitaine Benâtre, est sorti du barachois le 26 février et a mouillé en rade pour y compléter son chargement. Ce navire est en déclaration de départ pour la Guadeloupe.

Un avis télégraphique en date du 3, nous annonce le départ d'Halifax, de la goëlette postale *Arbutus*, la veille à 9 heures 1/2 du matin. J. L.

ANNONCES & AVIS

A VENDRE OU A LOUER EN UN OU PLUSIEUX LOTS

Deux terrains propres à bâtir, avec vaste cour et jardin, situés dans les rues Granchain et Lamentin.

S'adresser, pour tous renseignements, à M. HUMBERT, maison A. Demalvilain.

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.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 24 février au 2 mars 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.				
24	748	753	0 5	— 2 0	1 0	— 7 5	0.	Jolie Brise.	Très-nuageux.	—
25	766	768	— 4 5	— 1 8	— 1 8	— 9 0	N.-O.-O.	Idem.	Idem.	—
26	774	774	— 2 0	6 0	6 0	— 6 5	S.-O.	Fraicheur.	Nuageux.	Halo lunaire.
27	746	748	2 5	7 0	7 0	— 2 0	Variable.	Forte brise.	Très-nuageux.	Verglas, pluie et coup de vent dans la matinée.
28	753	756	6 0	1 8	6 0	— 1 0	O.-N.-O.	Bonne brise.	Nuageux.	Neige à 6 heures du matin.
1 ^{er}	760	755	— 0 5	— 1 8	0 0	— 4 5	S.-E.	Jolie brise.	Entièrement couvert.	Neige toute l'après-midi.
2	734	745	5 3	— 2 5	5 0	— 6 5	S.-N.-O.	Vent très-fort.	Très-nuageux.	—