

# FEUILLE OFFICIELLE

## ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine

### PRIX DES ANNONCES :

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

Jeudi 4. S. Casimir.  
V. 5. S. Adrien. D Q L. 8. S. Jean de Dieu.  
S. 6. S<sup>te</sup> Colette. M. 9. S<sup>te</sup> Francoise.  
D. 7. LÆTARE. S<sup>te</sup> Perpétue. M. 10. S. Doctrové.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

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<sup>r</sup> 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<sup>m</sup> 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<sup>r</sup> 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<sup>m</sup> 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 lesdites 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 fer blanc, 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.

Il a été adressé à l'administration par le s<sup>r</sup> Landry (Armand), une demande tendant à obtenir la concession d'un terrain de la contenance de 162<sup>m</sup> c. pour y construire une maison d'habitation.

Ledit terrain situé à Saint-Pierre et borné au nord par la rue de la Fauvette ; à l'ouest par le n° 311 du plan cadastral ; au sud par le n° 312 dudit plan ; à l'est par la rue Richerie.

Les habitants qui se croiraient fondés à réclamer contre cette demande sont invités à produire leurs réclamations dans le délai d'un mois, à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 1<sup>er</sup> mars 1869.

### PARTIE NON OFFICIELLE

— Nous lisons 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

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 dessiccation 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 connaisseurs, 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 Fudyc 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 :

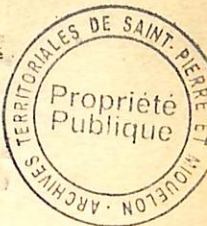
1<sup>re</sup> Se reposer la veille du départ, afin que le système nerveux ne soit pas surexcité au moment de l'embarquement ;

### DOUANES.

ÉTAT de la quantité de produits de pêche expédiés de Saint-Pierre du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> mars 1869.

| DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS. | PENDANT le mois de février. | ANÉRIEUREMENT. | TOTAL au 1 <sup>er</sup> mars 1869. | PENDANT la période corresp. de 1868. | AUGMENTATION en 1869. | DIMINUTION en 1869. |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Morue sèche. . . . .               | 169,029 k.                  | 212,089 k.     | 381,118 k.                          | 1,129,645 k.                         |                       | 748,527 k.          |
| Morue verte. . . . .               |                             |                |                                     |                                      |                       |                     |
| Huile de foie de morue.            |                             |                |                                     |                                      |                       |                     |
| Rogues. . . . .                    |                             |                |                                     |                                      |                       |                     |
| Issues de morue. . . . .           |                             |                |                                     |                                      |                       |                     |
| Hareng. . . . .                    | 22,275 k.                   |                | 22,275 k.                           |                                      |                       |                     |

Vu : L'Ordonnateur p. i., D'HEUREUX.  
L'Agent chargé des Douanes, J. LARUE.





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



poinds différents). Les transactions commerciales deviendront ainsi plus faciles et plus loyales, et feront disparaître de nombreuses difficultés et des changes coûteux et embarrassants.  
(*Courrier des États-Unis*).

#### LES COLONIES FRANÇAISES.

*Guyane française.* — Notre colonie de la Guyane se transforme depuis que l'administration 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 chemins 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 universelle de 1867, de plus en plus appréciés 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-maître dans les ateliers de l'État. L'administration lui vient en aide pour la construction de sa case, le défrichement 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 concession.

A l'influence de la propriété on a pu associer 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'enfants rejoindre dans la colonie le chef de famille, que cette fidélité d'affection vient consoler dans le malheur et fortifier dans le repentir. Pour encourager ces rapprochements, l'administration procure le transport gratuit des correspondances, des personnes et des bagages; un secours de 50 fr. est accordé à l'épouse, un de 25 fr. à chacun des enfants; enfin, dernier témoignage de généreuse intervention, les familles venant de France, ainsi que les nouveaux ménages, reçoivent les vivres pendant deux ans. Le nombre 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 mortalité moyenne des bagnes et des prisons.

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

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

*Gabon.* — M. le contre-amiral Dauriac, commandant de notre division navale des côtes occidentales d'Afrique, qui a son pavillon 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 plusieurs années avec les indigènes, et notamment avec la puissante tribu des Pahouins, avaient augmenté dans des proportions notables 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 Co. 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, lisaient 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 Compagnie 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 ancres 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 steamers; 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 complètement une collision, tout au moins parer à un abordage debout au corps, lequel est presque toujours 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 communication 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 brumeuses, 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 certain qu'avant longtemps ils en feront de nombreuses applications.

Je termine cette lettre, déjà bien longue, par quelques 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 transversal 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 disposées de façon à mettre les lampes complètement 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 perturbations.

Enfin, il est important que les fils conducteurs soient enduits du 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 d'éviter les fausses directions. Les noms doivent être écrits très-lisiblement, 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 localités, soit en France, soit à l'étranger, on doit indiquer le nom du pays étranger ou du département français, par exemple: Valence (*Espagne*), Valence (*Drôme*), Grenade (*Espagne*), Grenade-sur-Garonne (*Haute-Garonne*). Lorsque 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 distinguer les uns des autres. Il est fort important aussi, pour les grandes villes, d'indiquer la rue et le numéro de la demeure du destinataire.

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 boitiers 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.

EPHÉMÉRIDES.

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 Roze, 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. — Missiessy 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 accélèrent fortement le dégel; la température moyenne était de 4° 0, les vents soufflaient 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 soufflaient 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.  |
| 1             | E.        |
| 2             | N. O.     |
| 1             | S. E.     |
| 3             | O. S. O.  |
| 2             | variable. |
| 1             | Calme.    |

C. P.

POSTE AUX LETTRES.

La goélette 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 goélette 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. — Bailly (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

BÂTIMENTS DU COMMERCE

Février SORTIE. ALLANT A  
25. Victor-Eugène, c. Chapon, morue sèche. Martinique.

BÂTIMENTS ÉTRANGERS.

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

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 goélette postale *Arbutus*, la veille à 9 heures 1/2 du matin. J. L.

ANNONCES & AVIS

A VENDRE OU A LOUER EN UN OU PLUSIEURS 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. 1

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    | O.                 | 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 <sup>er</sup> | 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.         |   |