

# 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, 1<sup>er</sup>. S. Hugues.

V. 2. S. François de Paul. L. 5. S. Irène.  
S. 3. S. Hermance. D Q. M. 6. S. Célestin.  
D. 4. QUASIM. s. Ambroise. M. 7. S. Clotaire.

### PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

UN AN. . . . . 15 fr.  
SIX MOIS. . . . . 8  
TROIS MOIS. . . . . 4  
UN NUMÉRO. . . . . 0 fr. 50 cen.

### PARTIE OFFICIELLE

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES à Messieurs  
les Gouverneurs et Commandants des colonies. —  
(1<sup>er</sup> bureau : Direction des colonies.)

Paris, le 11 janvier 1869.

Instructions sur le mode d'échange des correspondances entre les colonies et Curaçao

Messieurs, par suite d'arrangements intervenus entre l'administration française et l'office des postes des Pays-Bas, les lettres échangées entre les habitants de la France et ceux de Curaçao pourront, à partir du 1<sup>er</sup> février prochain, être expédiées, non affranchies ou affranchies, jusqu'à destination, au choix des envoyeurs. L'administration des postes de France et l'office des postes néerlandaises de Curaçao pourront également se transmettre des lettres chargées.

Je me suis concerté avec la direction générale des postes pour que les habitants des colonies françaises puissent jouir des mêmes avantages pour les correspondances qu'ils échangent avec Curaçao, soit par la voie de la France, soit directement au moyen des paquebots-poste français transatlantiques. En conséquence, les lettres affranchies des colonies françaises à destination de Curaçao empruntant la voie de la France, seront inscrites à l'article 19 de l'avis de la métropole; les lettres non affranchies de Curaçao à destination des colonies françaises, empruntant également la voie de la France, seront inscrites à l'article 37 de l'avis de la métropole.

Les lettres affranchies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyanne française pour Curaçao, expédiées directement sans passer par la France, au moyen des paquebots-poste français, seront inscrites à l'article 15 de l'avis de la métropole; les lettres non affranchies de Curaçao pour la Martinique, la Guadeloupe et la Guyanne française, expédiées par la même voie, seront inscrites à l'article 33 de l'avis de la métropole.

Les lettres affranchies des îles Basses, des îles Marquises et des îles de la Société pour Curaçao, transmises par la voie de Panama, seront inscrites à l'article 49 de l'avis de la métropole, et, par conséquent, taxées comme si elles empruntaient la voie de la France; et les lettres non affranchies de Curaçao pour les îles Basses, les îles Marquises et les îles de la Société, transmises par la même voie, seront inscrites à l'article 61 de l'avis de la métropole.

Le port des lettres chargées devra être payé d'avance jusqu'à destination, et sera double de celui des lettres ordinaires affranchies du même poids.

L'affranchissement des lettres de ou pour Curaçao sera constaté par l'empreinte du tim-

bre P. D., et celui des lettres chargées par l'empreinte du timbre chargé.

L'administration métropolitaine tiendra compte aux offices coloniaux, pour les lettres dont le port sera recouvré par l'office postal de Curaçao, du même prix que pour les lettres dont la taxe est acquittée dans les autres pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

Il n'est apporté aucun changement aux conditions d'envoi des imprimés et des échantillons de marchandises originaires ou à destination de Curaçao.

Les dispositions qui précèdent nécessitent les modifications suivantes sur les feuilles d'avis et accusés de réception :

Feuille d'avis R (n° 1) et accusé de réception R (n° 2). Tableau n° 2, § A E F.

Après *Guyane hollandaise*, ajouter : *Curaçao*  
Feuille d'avis et accusé de réception O. Tableau n° 1, § D.

Après *Guyane hollandaise*, ajouter : *Curaçao*.  
Ces modifications devront être faites à la main jusqu'à ce que l'approvisionnement d'imprimés existant dans la colonie soit épuisé.

Je vous prie de donner des ordres pour la mise en vigueur de ces instructions.

Recevez, etc.,

L'Amiral Ministre Secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,

Signé : RIGAULT DE GENOUILLY.

Par dépêche ministérielle en date du 11 février 1869, n° 15 (Direction des colonies : 4<sup>e</sup> bureau). Avis est donné de la destination pour les îles Saint-Pierre et Miquelon, de MM. Olmeta (Louis-Edouard), médecin de 2<sup>e</sup> classe et Monnet (Guillaume), pharmacien de 2<sup>e</sup> classe de la marine.

Le premier de ces officiers occupera l'emploi de son grade actuellement vacant dans la colonie, et le second remplacera M. Prévot, pharmacien de 3<sup>e</sup> classe de la marine, rappelé en France, pour servir à Rochefort.

### ADJUDICATION PUBLIQUE

Il sera procédé, en séance publique, à Saint-Pierre, le vendredi 2 avril 1869, à une heure de relevée, dans le cabinet de l'Ordonnateur, en présence et avec le concours de qui de droit, à l'adjudication au plus offrant et dernier enchérisseur, de la somme de 22,479 fr. 18 c. en traites émises par le Trésorier-Payeur de la colonie sur le Trésor public, à Paris, en remboursement d'avances au service marine par la caisse locale.

Ladite somme divisée en dix-sept lots.

Soit : 4 lots de 2,500 fr. 10,000 fr. 00 c.

1	—	1,707	17
2	—	1,500	00
5	—	1,000	00
1	—	772	01
4	—	500	00
17		Total.	22,479 fr. 18 c.

Chaque lot sera successivement mis aux enchères et adjugé au dernier enchérisseur.

La première offre ne devra pas être inférieure à 1 franc pour cent francs, et les surenchères à 1/4 p. 100.

Un délai de 15 jours est accordé pour le retrait du Trésor des traites adjugées; passé ce délai, le droit de l'adjudicataire sera éteint.

L'administration croit opportun de donner une publicité nouvelle aux dispositions de la décision locale en date du 28 mars 1856, qui établit au phare de Galantry des signaux pour les temps de brume.

Ces dispositions sont ainsi conçues :

A partir du 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre chaque année, il sera tiré, au phare de Galantry (îles Saint-Pierre et Miquelon), les jours de grande brume, deux coups de canon toutes les deux heures, à un intervalle de trois minutes l'un de l'autre, depuis six heures du matin jusqu'à six heures du soir. Indépendamment de ces signaux réguliers, il sera répondu coup pour coup aux navires qui demanderaient leur position par les mêmes moyens, c'est-à-dire en tirant le canon.

Les heures régulières du tir seront toujours les mêmes, réglées sur l'horloge de la ville, soit à 6, 8, 10, 12, 2, 4 et 6 heures; ainsi la brume ne survenant que dans la journée, à midi et demi par exemple, le premier coup de canon ne sera tiré qu'à 2 heures, et ainsi de suite.

Dans le cas où les bâtiments demanderaient leur position, en tirant le canon après six du soir, il leur sera répondu jusqu'au coucher du soleil seulement, après quoi la batterie devra se taire et ne plus répondre.

L'administration rappelle aux intéressés les dispositions contenues dans la section VI cabaretiers de l'arrêté du 21 février 1851, sur la police municipale dans la colonie.

Ces dispositions sont ainsi conçues :

Article 33. Il est défendu à tout cabaretier, cafetier, cantinier, teneur de billard, dûment munis de patentes, de donner à boire au public, dans leur maison, après neuf heures du soir, depuis le 15 octobre jusqu'au 14 avril, et après dix heures du soir, depuis le 15 avril jusqu'au 14 octobre.

Art. 34. Il leur est défendu de recevoir







dans leur établissement les personnes âgées de moins de dix-huit ans.

Art. 35. Il est également défendu à tout particulier de demeurer dans ces établissements après l'heure fixée à l'article précédent.

Art. 37. Tout officier de police ou agent de la force publique pourra toujours entrer dans ces établissements ou leurs dépendances contiguës ou non contiguës, pour vérifier la qualité des boissons livrées au débit et constater s'il n'y existe aucunes matières propres à la fabrication, falsification ou mixtion des boissons.

Art. 38. Les cabaretiers ou tous autres débitants de boissons n'ont aucune action en justice pour paiement des boissons par eux vendues en détail, dans leurs maisons, aux habitants domiciliés ou résidants.

Art. 39. Les contrevenants aux articles précédents seront punis d'une amende de onze à quinze francs inclusivement.

En cas de récidive, la peine de l'amende pourra être portée jusqu'au double. La peine de l'emprisonnement, pendant cinq jours au moins et quinze jours au plus, sera en outre toujours appliquée.

Par ordonnance en date du 29 mars 1869, annulant celle déjà rendue à la date du 23 du même mois, M. le Président du Conseil d'appel, a fixé la réunion du tribunal criminel des îles Saint-Pierre et Miquelon, au 20 avril prochain, à midi, dans la salle ordinaire des séances.

## PARTIE NON OFFICIELLE

S. Exc. M. le Ministre de la marine et des colonies vient d'adresser aux Chambres de commerce des ports de l'Empire la communication suivante:

« Messieurs, dans une lettre qui m'a été communiquée récemment, M. Barzilliat, capitaine du navire *Olivier-de-Clisson*, a signalé dans la disposition de la rade de Port-Louis (île Maurice), certains changements dont ne fait pas mention la nouvelle édition de l'ouvrage intitulé: *Description des Phares existant sur le littoral maritime du Globe*, par Coulié.

» L'erreur commise par M. Barzilliat, en attribuant à la marine une publication à laquelle elle est complètement étrangère, peut être partagée par d'autres capitaines. Il y a donc intérêt à ce que chaque capitaine soit informé que le seul document officiel destiné à tenir les marins au courant des phares existant dans toutes les mers du globe est publié sous le titre de: *Phares des mers du Globe*. — Ce document est revu et corrigé tous les ans.

» Je vous prierai de porter cette communication à la connaissance des armateurs, afin qu'on n'impute pas à la marine les erreurs qui ne sont pas de son fait.

» Recevez, etc.

» Signé: RIGAULT DE GENOUILLY. »

S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de transmettre aux Chambres de commerce des ports de l'Empire la communication suivante:

POSSESSIONS ESPAGNOLES DU GOLFE DE GUINÉE.

— RÉFORME DOUANIÈRE.

Extrait d'un décret du gouvernement provisoire d'Espagne, en date du 12 novembre 1868.

« Article 26. Sont déclarés ports francs tous les ports des possessions espagnoles du golfe de Guinée.

» Art. 27. Sont supprimés tous les droits actuellement perçus. Celui de 5 pour 0/0 à

l'importation, celui de 2 1/2 p. 0/0 à l'exportation des produits du sol et de l'industrie, ainsi que les droits d'ancrage sur les navires nationaux étrangers.

» Art. 28. Toute modification apportée à l'avenir aux deux dispositions ci-dessus sera publiée au moins un an avant la mise à exécution.

» Art. 34. Les présentes réformes afin d'être convenablement et utilement préparées, en vue de leur application, entreront en vigueur au prochain exercice de 1869-1870.

» Art. 35. Les règlements nécessaires à l'exécution du présent décret seront publiés dans le plus bref délai possible. »

— L'administration du Bureau VÉRITAS de Paris vient de publier son premier *Bulletin maritime* de l'année 1869. Ce bulletin constate que le nombre des navires perdus totalement pendant le mois de janvier dernier s'est élevé à 230, savoir: 123 navires anglais, 28 américains, 18 français, 12 allemands du Nord, 7 hollandais, 6 norvégiens et 36 navires de différents pavillons, dont 15 vapeurs, 12 navires condamnés, 16 navires supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles.

En 1866, le nombre des navires perdus en janvier s'élevait à. . . . . 410

En 1867, à. . . . . 421

En 1868, à. . . . . 264

D'où résulte une grande diminution dans le nombre des navires perdus, comparative-ment aux années précédentes.

— Nous lisons dans la *Gironde*, de Bordeaux: « Il circule en ce moment à Bordeaux des pièces fausses de 5 francs en or, à l'effigie de Napoléon III et portant le millésime de 1867. Ces pièces qui sont parfaitement frappées, sont en argent trempé dans une solution d'or. Mises en contact avec des pièces d'argent, la dorure finit par s'enlever, et c'est par ce moyen qu'on a reconnu leur mise en circulation; il est facile cependant de ne pas se méprendre, car elles sont un peu plus épaisses que les pièces d'or de 5 francs; en outre, elles ont un son argentin.

» Les banques et les grandes maisons de commerce, usent de précautions pour ne pas être trompées, mais les petits détaillants pourraient bien être dupes des industriels qui colportent ces fausses monnaies; aussi appelons-nous toute leur attention. »

— Habituellement, quand on souffle sur une bougie ou une allumette, on l'éteint; la science, dit le *Constitutionnel*, vient de changer tout cela.

Hier, dans un salon bien connu, un physicien étonna fort l'assistance, il rallumait, en soufflant dessus toutes les lumières que ses voisins éteignaient. Un cigare allait s'éteindre; il lui fut présenté; à peine l'eut-il approché de sa bouche que le cigare prit feu. Un petit verre de fine de champagne s'enflamma aussitôt qu'il l'eut porté à ses lèvres. Papier, charbon, bois, tout brûlait à son approche.

On lui présenta un long tube de verre, et on le pria en soufflant à l'intérieur de rallumer d'un bout à l'autre du salon une lampe que l'on éteignit en même temps. Le physicien prit le tube, souffla, et la lampe s'alluma comme par enchantement. Ces expériences ne purent se répéter au delà d'un quart d'heure. Le singulier pouvoir du physicien lui fut enlevé tout à coup, au grand regret des curieux et absolument comme dans les *Mille et une nuits*.

Le secret du physicien lui a échappé, le voici: On sait que la thérapeutique commence à faire beaucoup usage des inhalations d'oxygène, de ce gaz qui constitue pour 21/00 l'air que nous respirons. L'oxygène est l'élément des combustions par excellence. Il rallume tous les corps qui sont sur le point de

s'éteindre; il suffit que dans son voisinage se trouve un point en ignition à peine gros comme la tête d'une épingle, pour que la combustion devienne d'une vivacité extraordinaire.

Or, les personnes qui ont respiré de l'oxygène en hexalent une certaine quantité pendant quelque temps. Il suffit par conséquent d'approcher de la bouche un cigare, pour que le souffle imprégné d'oxygène le rallume. Une allumette presque éteinte et plongée dans la bouche, puis vivement retirée en sort en pleine combustion; en un mot, celui qui a absorbé de l'oxygène, possède pendant quelques minutes un petit réservoir d'oxygène dont il peut profiter à son gré. Et c'est ainsi qu'on parvient à enflammer les combustibles en soufflant dessus. (*Constitutionnel*).

## La reproduction des poissons et la réglementation des pêches.

On sait combien il existe encore d'incertitude sur les habitudes des poissons et sur les causes qui produisent l'abondance ou la disette des espèces marines. Ces questions très-controversées de tous temps, sont étudiées de nos jours avec un soin spécial, notamment dans les pays septentrionaux, pour lesquels le poisson offre comme aliment une ressource très-précieuse. On peut se tromper ailleurs sur les mesures les plus propres à assurer l'abondance du poisson, sans que ces erreurs aient une influence bien sensible sur les ressources offertes à l'alimentation publique. Ici les erreurs de ce genre auraient les conséquences les plus graves; aussi s'efforce-t-on de baser la réglementation de la pêche sur l'expérience, sur les indications que peut fournir la statistique et les observations scientifiques.

Nous extrayons à ce sujet les passages suivants d'un rapport de M. Crowe, consul général de la Grande-Bretagne à Christiana, cité presque en entier dans les mémoires de la commission des pêcheries d'Ecosse pour l'année 1867:

« On suppose généralement que le hareng et la morue viennent à certaines époques déposer leurs œufs sur les fonds sous-marins situés à peu de distance des rivages. Là se produiraient des causes perturbatrices dont l'homme serait un des principaux agents, et qui, empêchant le frai d'arriver à son complet développement, auraient une influence directe sur le résultat de la pêche.

« Au nombre de ces causes on plaçait en première ligne les filets trainants qu'on représentait comme balayant les frayères, comme y détruisant les œufs, et comme y dispersant les lits du frai. Ce reproche était surtout adressé aux pêcheurs de hareng, qui capturent le poisson à l'aide du chalut; on ne l'épargnait pas non plus aux pêcheurs de morue qui placent des filets à peu de distance des fonds. Au commencement de la saison, disait-on, ces filets de fond empêchent la morue de s'élever et la troublent au moment où elle va déposer son frai.

« Ces motifs parurent si plausibles que, lorsqu'on s'occupa de reviser la réglementation des pêches en Norvège, l'opinion se prononça avec force pour la prohibition complète ou partielle des procédés de pêche considérés comme pouvant nuire à la conservation du poisson.

« Cependant, depuis plusieurs années, le gouvernement norvégien, voulant donner aux pêcheries importantes du Nordland et du Finmark tout le développement dont elles sont susceptibles, faisait étudier les habitudes de la morue par des savants dont les travaux avaient acquis une juste célébrité.

« Une commission fut chargée de réunir les résultats obtenus pendant le cours de ces études et d'examiner si les indications ainsi recueillies pouvaient servir de point de départ à une nouvelle réglementation des pêches qui se font en mer.



« Les investigations répétées des savants norvégiens les ont conduits, en ce qui concerne le mode de propagation de la morue et de toute la famille des gades, à des opinions entièrement différentes de celles acceptées communément. Suivant eux, les individus de cette famille déposeraient leur frai au large, à une distance considérable des côtes. Les œufs maintenus à une petite profondeur, au-dessous de la surface des eaux, resteraient flottants pendant toute la durée de l'incubation.

« Il est difficile de dire, jusqu'à présent, en quoi cette découverte peut influencer la pensée généralement admise du mauvais effet des filets de fond pour la capture de la morue.

« Ce qui est certain, c'est que le gouvernement norvégien est arrivé à cette conclusion, que moins il y a de restrictions imposées à la pêche côtière, et plus ses produits sont abondants. Procédant d'après cette manière de voir, la législation de ce pays, en matière de pêche, a une tendance de plus en plus marquée vers les mesures libérales. Chacun peut y exercer la pêche au mieux de ses intérêts et d'après les méthodes dont l'expérience a démontré l'efficacité.

« En Norvège, il n'existe aujourd'hui de prohibition légale contre aucun filet, quelles que soient sa forme, ses dimensions ou celles de ces mailles, et la manière dont on en fait usage. » (*Moniteur de la Flotte*).

## EPHÉMÉRIDES.

### AVRIL.

- 1<sup>er</sup>. — 1813. — Prise de 2 navires anglais par le corsaire le RENARD, de Calais.
2. — 1706. — Débarquement des Français dans l'île de Névis (Antilles), occupée par les anglais.
3. — 1667. — Lefèvre de la Barre, avec une frégate, coule à fond, près de Névis (Antilles), un vaisseau anglais.
4. — 1661. — Le chevalier Paul capture un vaisseau algérien et en coule un autre.
5. — 1747. — Combat, près de Saint-Domingue, entre l'escadre du comte Du Bois de La Motte et 3 vaisseaux de guerre anglais, qui abandonnent le champ de bataille.
6. — 1813. — Prise d'un corsaire anglais par le NEPTUNE, de Dunkerque.
7. — 1697. — Le CONTENT et le TRIDENT, commandants de Champigny et Duquesne-Mosnier, s'emparent de 2 vaisseaux hollandais.

### MARTINICO.

## DRY DOCK OF FORT-DE-FRANCE

### INFORMATIONS.

The service of the dock is regulated according to the following dispositions.

The colony of Martinico, proprietor of the dock of Fort-de-France, undertakes no work to be done to ships; the administration let only the dock dried up, to the consignees, captains, and ship-builders wishing to make use of it for repairing or visiting ships, at their own risks and perils.

The tariff of letting of the dock is fixed as follows, for sailing vessels and steamers:

1° Entry into the dock, per ton, *three francs and fifty centimes*;

2° For each day of stay in the dock dried up, per ton, *ninety centimes*.

The real burden of ships shall be determined by the means of the gauge admitted by the French custom-house, without deduction, in case of steamers, for the room occupied by the boilers, coal closets and engines.

No ship shall pay for less than 200 tons, whatever may be her burden.

In case several ships come at the same time into the dock, they shall be considered as one ship only having a burden equal to the sum of their burdens.

The ships may come into the dock light or with cargo, without increase in the price for those that keep in or on board the whole or a part of their cargo.

A register is opened at the office of the

dock, from seven to ten, in the forenoon, and from one to four o'clock, in the afternoon, in which those who wish to make use of the dock must have their names inscribed, according to the numbers of order, with indication of the name of the ship, her burden, draught at the bow and stern, the nature of her cargo, the nation to which she belongs, the name of the captain and owner, or consignee.

A ticket, dated and numbered, shall be delivered to the agent of the ship registered, indicating the order and turn of admission, also a copy of the present regulation, for which a receipt must be given.

Every agent who, after the inscription of a ship, is unable to let her come into the dock on the prescribed day, shall lose his inscription; he shall pay, as indemnification, fifty centimes per ton of burden. Notwithstanding, the agents of two ships wishing to exchange their turn of entry, can do so, after obtaining the consent of the harbour-master.

The order of inscription shall be rigorously followed. But the French ships of war, the mail steamers of all nations, and vessels leaking considerably and in danger of sinking, shall have the priority.

The Governor shall decide on the application of this right of priority.

The duration of the stay in the dock shall begin the moment the apron is dried up.

They shall count as complete days the first day of the drying up of the apron, if this is finished before noon, and the day of going out, whatever may be the hour this operation takes place.

If the ship is not ready, by her own fault, at the hour fixed by the harbour-master for the entry, the delay shall be counted at the price of the stay of the ship in the dock.

No ship can come into the dock or go out before sunrise or after sunset, unless in case of extreme urgency. In such a case, the entry or going out shall cause supplementary charges, and the day following the night the vessel is gone out, shall be paid as one day of stay.

Sundays and holidays shall not be paid for if work is not accomplished in the dock.

If rain or storm, at the moment of beginning the work, prevent the artificers from working, the day shall not be counted, unless the agent of the ship require the execution of the work; in this case, the complete day shall be due.

If after the beginning of the work the artificers are interrupted by the rain or any other accident, the day shall be counted as a complete one.

When the state of the ship, or the nature of the repairs to be made, require a change to be made in the interior of the dock, this change shall be at the charge of the agent of the ship, who shall be bound to replace the workshops in their first position.

The supplementary drainings caused by this operation shall be paid at the rate of 500 francs per complete draining.

Besides, all the time it will not be possible to dispose of the dock, on account of the execution of those works of preparation or replacement, including, of course, the duration of the supplementary drainings, shall be counted at the price of the stay of the ship in the dock.

The towings when the ship enters the dock, or when she goes out, shall be paid by the owner. The directions of the harbour-master shall be followed for the execution of these workings.

Every ship coming into the dock must have at her disposal a sufficient number of carpenters for shoring her.

The apparatuses, belonging to the dock, can be let at a price fixed by a special tariff.

The totality of the price of the letting of these apparatuses, for the stranding only, shall not exceed, for each ship, a maximum

fixed at 15 centimes per ton, whatever may be the time of the stay of the ship in the dock.

The use of those apparatuses shall be made under the guard of the harbour-master.

The captains and consignees shall be responsible for the objects delivered to them, and they shall pay the value of those they cannot give back.

All damages shall be repaired at their charges.

The objects acknowledged in good state when delivered, shall be considered as new.

The colony maintains for itself the right of letting out to hire the shoring of the ships in the dock. But the captains and consignees preserve the faculty of getting this done by their own agents, on their own account, by hiring, on the conditions mentioned in the above tariff, the apparatuses belonging to the agent of the dock. In case they would have the above work done with their own apparatuses, they shall be obliged to pay the agent of the dock a rent fixed at 10 centimes per ton for the ship coming into the dock in these conditions.

It is expressly forbidden, under pain of paying costs and damages:

1° To damage the dock or do in it any thing that might be prejudicial;

2° To make use of any object belonging to the dock without the authorization of the harbour-master.

It is also expressly forbidden to throw any thing into the dock, or on its shores; every object to be taken away from the ship must be put ashore, in the place designed by the harbour-master.

Before the ship goes out, the dock must be swept and cleaned by her crew, and the sweepings put ashore. If not, the harbour-master shall proceed to the cleaning at the cost of the ship.

It is prohibited to ships to get up steam in the dock.

All the damages occasioned in the dock by the ships, when coming in and going out, or during their stay, shall be repaired at their charges.

The crew can remain on board the ship staying in the dock, but they shall be submitted to the police of the establishment.

The ships in the dock must follow the regulations of the Direction of the port, for every thing relative to fire and light.

Before bringing a ship into the dock, the jibbooms must be brought in, and if found necessary, the bumkins and anchors; they must also lower the boats; in fine, the ship must be freed from every thing that might be of any obstacle to her working on the sides.

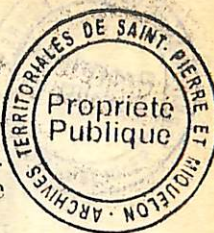
The harbour-master shall keep a register, in which it shall be stated the hour of the drying up of the apron, and the hour of going out of the ship, which is necessary to fix the application of the tariff of letting, as well as every element of appreciation of the additional charges, the letting of apparatuses and other expenses, permitting to determine the sums owed by the ship.

The account of these sums, drawn up by the harbour-master, shall be verified and revised according to the financial rules of the colony, and the amount shall be deposited in the colonial treasury.

The permit of leaving the dock shall be delivered only after presenting the receipt stating the payment of the sums due by the ship.

Every agent and consignee, as well as the ship, are responsible for the payment of the sums due.

The contestations relative to the execution of these present regulations shall be judged administratively.







POSTE AUX LETTRES.

La goëlette *W.-D. Smith*, venant d'Halifax, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 26 mars, à 4 heures du soir.  
Elle a apporté la malle d'Europe, du 26 février 1869.

La goëlette postale *Arbutus* a dû partir d'Halifax pour Saint-Pierre, samedi dernier, avec la malle d'Europe du 12 mars et celle des États-Unis du 23 dudit.

L'avis à vapeur l'*Estafette* partira pour Sydney et Halitax, dimanche 4 du courant, avec les dépêches de la colonie pour les États-Unis et l'Europe.

On recevra à la poste, samedi jusqu'à 8 heures du soir, les lettres affranchies au guichet du bureau.

Les lettres affranchies en timbres-poste pourront être jetées dans la boîte supplémentaire de la rue Joinville, jusqu'à 8 heures 3/4, et dans la boîte du bureau de la poste, jusqu'à 9 heures précises.

AVIS AU PUBLIC.

Afin d'éviter que les lettres ne se perdent en se glissant dans les plis des imprimés, circonstance qui se produit souvent, le public est prié, dans son intérêt, de s'abstenir de jeter des journaux, des imprimés et des papiers d'affaires dans les boîtes aux lettres.

Le dépôt de ces objets de correspondance, ainsi que les échantillons de marchandises, doit toujours être effectué au guichet du bureau de la poste.

LISTE DES LETTRES

Restant à la poste de Saint-Pierre, le jeudi 1<sup>er</sup> avril 1869.

LETTRES FRANÇAISES :

MM.	MM.
Petit (Pierre) . . . . . 1	Boucard (Pierre-M.).. 1
Lemalle (Louis) . . . . . 1	Lemoine (Emmanuel). 1
Letarrin (Louis) . . . . . 1	Robin (Jean) . . . . . 1
Delorme (François). . 1	Leecraft (Roland) . . 1
Lambert . . . . . 1	Boëzardaut (Louis). . 1
Gervy, Hovius fils . . 1	

A divers bâtiments.

MM.	MM.
Chapon, Victor-Eugène. 1	Gaillard (P.), <i>Eclair</i> . 2
Larreguy, Violette . . 1	Vincinot (Eugène), id. 1
Halgrand (D). Pascal. 1	Morel (Baptiste), id. . 1
Hamon Alma . . . . . 2	Le Pladec (Louis), id . 1
Lefloc (Victor), id . . 1	Benedetti (Jean), id. . 1
Robin (Mathurin), id . 2	Daniaux (P.) <i>Rigolette</i> . 1
Guéroissel (R.), <i>Créole</i> . 1	Leforestier (François)
Sanson (Paul), <i>Ernest-et-Maria</i> . . . . . 1	<i>Stella-Maris</i> . . . . . 1
Auboin (F.), <i>Mouche</i> . 1	Crouard (L.), <i>Mésange</i> . 1

Correspondances réexpédiées par les bureaux métropolitains.

MM.	MM.
Beaulieu (Louis). . . . 2	Esnouf (Jean) . . . . . 1
Jacquet . . . . . 1	Chamborant (A.). . . . 1
Masselin . . . . . 1	Rétif (François), père. 1

LETTRES ANGLAISES :

MM.	MM.
Frémont (Jacques) . . 1	Glatin (François). . . 1
William (Baillie). . . 1	John Sherdin. . . . . 1
Mar (Erie). . . . . 1	A. Olanyer fils. . . . . 1

A divers bâtiments.

MM.	
Cap. Henry Mearns ( <i>Sch. Alexander</i> ) . . . . . 1	
Volan (Jules), ( <i>Station de Terre-Neuve</i> ) . . . . . 1	
Cap. Fred. Fullerton ( <i>barque Céléste</i> ) . . . . . 1	

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

24 mars. — Laurent (Joseph-Simon).

MARIAGE.

30 mars. — Champdoizeau (Jean-Marie-François), marin et Ledentec (Adeline-Marie), couturière.

DÉCÈS.

27 mars. — Laurent (Louis-Gratien), âgé de 6 ans, né à Miquelon (îles Saint-Pierre et Miquelon).  
30 mars. — Gaillard (Adèle), âgée de 7 jours, née à Saint-Pierre (îles Saint-Pierre et Miquelon).

L'état-civil de Saint-Pierre se résume pour l'année 1868, dans les chiffres ci-après :

Il est né 123 enfants légitimes, dont 52 garçons et 71 filles et 8 enfants naturels dont 4 garçons et 4 filles; en tout 131 enfants dont 56 garçons et 75 filles.

Il y a eu 20 mariages, dont 2 seulement ont donné lieu à la rédaction d'un contrat, et sur les 40 conjoints, 16 hommes et 12 femmes ont pu apposer leur signature sur les registres de l'état-civil.

Il est mort 71 personnes: 29 garçons, 14 filles, 18 hommes mariés, 5 femmes mariées, 1 veuf, 3 veuves, et 1 inconnu du sexe masculin.

En 1867, il était né 103 enfants légitimes, dont 54 garçons et 49 filles et 2 enfants naturels, tous deux du sexe féminin, sans compter 4 morts nés; soit en tout 105 enfants.

Il y avait eu 25 mariages, dont 1 seulement a donné lieu à la rédaction d'un contrat, et sur les 50 conjoints, 22 hommes et 19 femmes avaient pu apposer leur signature sur les registres de l'état-civil.

Il était mort 111 personnes: 51 garçons, 21 filles, 24 hommes mariés, 9 femmes mariées, 1 veuf, 2 veuves et 4 enfants morts-nés; en outre 2 inconnus du sexe masculin.

L'excédant des naissances sur les décès a été de 60 en 1868.

Il y avait eu en 1867 un excédant des décès sur les naissances de 6.

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BÂTIMENTS DU COMMERCE.

Mars.	ENTRÉES	VENANT DE
27. --	W. D. Smith, c. Paac.	Halifax.
31. --	Ferdinand, c. Leber, lest.	Séтуал.

Le mois de mars qui a été cette année exceptionnellement froid et mauvais s'est terminé par quelques belles journées. La douceur de la température a activé la fonte des neiges et a fait renaître l'activité maritime. On commence à voir de toutes parts se faire les préparatifs

pour la pêche prochaine et la réception des équipages qui doivent monter les nombreuses goëlettes et embarcations armées par les armateurs de la colonie. Déjà nous avons vu arriver le *FERDINAND*, de Fécamp, venant de Séтуал, en 23 jours. Ce navire a été favorisé dès son départ par des vents de N.-E qui l'ont porté en 72 heures jusqu'à la hauteur des Açores.

Le *GEORGES-AUGUSTE* est sorti du Barachois, le 29 mars et a mouillé en rade pour y compléter son chargement en morue sèche pour les Antilles. La *MÉSANGE*, est aussi en cours de chargement dans le Barachois pour la même destination.  
J. L.

Au moment de mettre sous presse nous apprenons l'arrivée du *JEAN-AGATHE* et du *SAINT-LOUIS*, venant de Saint-Valery.

ANNONCES & AVIS

AVIS

Sont invités à se rendre en la salle du tribunal de commerce de cette colonie, au palais de justice à Saint-Pierre, le 9 avril prochain, à une heure du soir, MM. les créanciers du sieur Th. Fitzgérald, ancien négociant audit lieu, pour entendre les rapports du syndic sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation ou concordat ou, s'il y a lieu, s'entendre déclarer en état d'union et, dans ce dernier cas être immédiatement consultés, tant sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement du syndic.

Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés ou qui se seront fait relever de la déchéance.

Les créanciers peuvent prendre au greffe communication du rapport du syndic.

AVIS.

La maison COMOLET frères et les fils de l'ainé a l'honneur d'informer Messieurs les Négociants de Saint-Pierre, que toutes fournitures faites sans *bons* de ladite maison ne seront pas payées.  
2

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. 2

DÉPÔT DE BOIS DE CHÊNE

G.-H. DOBSON

NORTH SYDNEY (Cap Breton)

Tient toutes espèces de marchandises sèches et d'épicerie aux taux les plus modérés.

Prend en échange et aux prix les plus élevés les produits.

Assortiment complet d'habillements confectionnés pour marins.  
2

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 24 au 30 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	762	754	4 0	5 8	7 5	0 0	S.-E.-S.	Vent très-fort.	Très-nuageux.	
25	762	763	— 2 8	— 4 8	— 1 8	— 9 0	N.-O.	Bonne brise.	Nuageux.	Pluie dans l'après-midi.
26	767	768	— 5 0	— 4 0	— 3 0	— 8 0	N.-O.	Jolie brise.	Idem.	Aurore le soir.
27	768	766	4 0	5 8	8 8	— 4 0	O.-S.	Petite brise.	Idem.	Halo lunaire.
28	755	757	2 8	3 5	4 5	— 4 0	O.-N.-O.	Jolie brise.	Idem.	Neige dans la soirée.
29	759	760	— 1 5	0 0	0 0	— 4 0	N.	Bonne brise.	Peu nuageux.	
30	760	759	1 5	3 5	3 5	— 2 0	N.-N.-E.	Petite brise.	Ciel pur	Aurore le soir.