

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.
Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

CALENDRIERJeudi 17. S^e Isaure. P. Q.

V. 18. S ^e Marine.	L. 21. S. Leufroi.
S. 19. S ^e Aline.	M. 22. S. Paulin.
D. 20. S ^e Florence.	M. 23. S. Jacob.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
payable d'avance.

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

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser au Chef de l'Imprimerie du Gouvernement.

PARTIE OFFICIELLE

ARRÊTÉ accordant un acte de francisation à la goélette Le Joseph.

Saint-Pierre, le 3 juin 1869.

Nous, Colonel Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Vu l'arrêté du 17 juillet 1843 réglant les concessions d'actes de francisation à des bâtiments de construction française dans la colonie ;

Vu la demande du sieur Victor Briand tendant à obtenir un acte de francisation pure et simple, pour la goélette de construction française du nom de *Le Joseph*, dont il est propriétaire ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur ;
De l'avis du Conseil d'administration,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1^{er}. Il sera délivré un acte de francisation pure et simple à la goélette de construction française du nom de *Le Joseph*, jaugeant 5 tonneaux 71 centièmes.

Cette goélette sera inscrite sur la matricule des bâtiments attachés à la colonie.

Art. 2. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera et déposé au Contrôle colonial.

Saint-Pierre, le 3 juin 1869.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 11 juin, M. D'Heureux (Ernest-Nicolas), commissaire-adjoint de la marine, contrôleur colonial, a été autorisé à se rendre en France en congé de convalescence.

Par décision du Commandant de la colonie, en date du 11 juin, M. Bruère (Jules), aide-commissaire de la marine, commissaire de l'inscription maritime, a été chargé des fonctions de Contrôleur colonial *p. i.*, en remplacement de M. D'Heureux (Ernest-Nicolas), rentrant en France en congé de convalescence.

Le Président du Conseil d'appel a fixé, au jeudi 24 juin, présent mois, à midi, la réunion du tribunal criminel des îles Saint-Pierre et Miquelon, séant à Saint-Pierre.

CLOTURE DE L'EXERCICE 1868.

Les créanciers du service *Local* de la colonie sont informés que la clôture de l'exercice 1868 aura lieu le 30 juin courant, et invités à déposer avant cette époque, dans les bureaux de l'Administration, les titres et factures des droits acquis sur cet exercice, pour éviter les délais qu'exige la liquidation des dépenses à payer sur exercice clos.

AVIS

Le 1^{er} juillet prochain, à 2 heures de relevée, il sera procédé à Miquelon, au bureau de l'assistance publique, à l'adjudication, sur soumissions cachetées, de la fourniture de quatre-vingts barils de farine de froment.

Le cahier des charges est déposé, à Miquelon, au bureau de l'assistance publique, et à Saint-Pierre, au Magasin général de colonie.

Afin de permettre aux habitants de l'Île-aux-Chiens de se rendre à Saint-Pierre, pour assister aux offices religieux, il a été arrêté que la chaloupe à vapeur l'*Alice* fera, chaque dimanche, aux heures opportunes, des voyages entre Saint-Pierre et l'Île-aux-Chiens.

Chaque passager devra verser au départ une prestation de 0 fr. 15 cent., destinée à couvrir les frais du transport.

A partir du dimanche 20 juin courant, les voyages auront lieu aux heures ci-après :

DÉPARTS :

de Saint-Pierre.	de l'Île-aux-Chiens.
7 heures.	7 heures 1/4.
10 heures.	10 heures 1/4.
1 heure.	1 heure 1/4.
5 heures.	5 heures. 1/4.

PARTIE NON OFFICIELLE**SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS**

CONSTITUÉE SOUS LA HAUTE PROTECTION
DE SA MAJESTÉ L'IMPÉRATRICE

Le Comité local de la Société de sauvetage, en faisant appel au dévouement de la population maritime pour composer l'équipage du canot de sauvetage de la station de St-Pierre, croit utile de lui faire connaître les conditions de ce service.

A l'emploi de canotier sont attachées les obligations suivantes :

1^o Assister à six exercices consécutifs, puis à un exercice de mois en mois pendant six mois, et enfin à des exercices trimestriels ;

2^o Se tenir prêt à monter l'embarcation et à concourir aux opérations de sauvetage, à toutes réquisitions des membres du Comité.

Les rémunérations auxquelles l'équipage peut avoir droit sont réglées comme suit :

1^o Une indemnité de 2 fr. 50 par homme, pour chaque exercice ;

2^o Une allocation fixe pour sauvetage, à raison de 3 fr. par homme, le jour, et 5 fr. la nuit ;

3^o Des indemnités supplémentaires pour

ÉTAT des espèces, quantités et valeurs des denrées et marchandises importées pendant l'année 1868.**Résumé.**

Importations	Marchandises françaises.	de France.....	3.207.006	3.272.206	8.174.712
		des colonies.....	65.200		
		de l'étranger....	"		
	Marchandises étrangères	de France.....	501.233	4.902.506	
		des colonies....	"		
		de l'étranger....	4.401.273		
	Marchandises d'importation françaises....	pour France.....	23.201	474.312	
		pour les colonies.	"		
		pour l'étranger..	451.111		
	Marchandises d'importation étrangères....	pour France.....	131.050	908.161	8.778.485
		pour les colonies.	77.050		
		pour l'étranger..	700.061		
Exportations	Marchandises du cru de la colonie.....	pour France.....	4.140.971	7.376.012	
		pour les colonies.	3.011.561		
		pour l'étranger..	243.400		
Total.....				16.953.197	

vant s'élever jusqu'à 30 fr., lorsque le sauvetage aura été extraordinairement pénible et dangereux.

Ces allocations n'excluent point l'équipage du bénéfice des récompenses, primes et gratifications dont la concession est attachée, dans certaines circonstances, aux faits de sauvetage maritime.

Les demandes d'inscription sont reçues :

Chez le Président du Comité,

Au bureau de l'inscription maritime,

A la direction du port,

Chez M. Ledret, patron du canot de sauvetage.

— A la suite de l'Assemblée générale de la Société centrale des naufragés, les administrateurs de la Société des services maritimes des Messageries impériales, et la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée ont, sur la proposition de leur président, M. Armand Béhic, qui avait voulu assister à l'Assemblée générale, voté une souscription de 10,000 francs (5,000 francs pour chaque Compagnie) en faveur de l'œuvre du sauvetage.

Chacune de ces grandes Sociétés maritimes avait antérieurement déjà donné un canot de sauvetage à la Société centrale dont ce nouvel acte de libéralité les constitue doublement les bienfaiteurs. (Courrier du Havre).

— Pendant la bourrasque de ces jours derniers, le canot de sauvetage placé à l'Aberwrach par la société centrale a secouru et ramené au port une goëlette qui allait infailliblement se perdre corps et biens.

Ce malheureux bâtiment avait eu le matin deux matelots enlevés par un coup de mer. Il ne restait à bord que le capitaine et deux novices, tous trois exténués de fatigue. En outre une voie d'eau s'était déclarée et gagnait rapidement; le capitaine, originaire de Bandol ne savait comment diriger son navire pour trouver un refuge au milieu des rochers dont cette côte est hérissée.

Le canot de sauvetage manœuvrait dans les passes pour exercer son équipage, lorsqu'il aperçut, à quatre milles au large, la goëlette faisant des signaux de détresse. Le patron Pallier n'hésita pas à se diriger vers elle. Une partie de l'équipage sauta à bord, et après cinq heures d'efforts, le canot de sauvetage amenait la goëlette au mouillage de Portz-Malo, à l'abri de l'île Vierge.

Le capitaine de ce bâtiment s'est empressé d'adresser au président de la société centrale, à Paris, une lettre empreinte des sentiments de la plus vive reconnaissance.

Le canot de sauvetage était monté par Pallier, patron, Kermédié, brigadier, Kerduff, Leverage, Balcon, Bars, Guéguen, Troadec, Prigent, Levourch, Bodénès et Marec, canotiers. (Idem).

— La fabrication du câble transatlantique français est presque entièrement terminée.

La section de Brest à Saint-Pierre comprend 2,788 milles. La longueur du câble fabriqué est de 2,579 milles. Restent 209 milles à fabriquer. 2,085 milles sont embarqués à bord du *Great-Eastern*.

La section de Saint-Pierre à Duxbury est terminée (776 milles). 450 milles sont embarqués à bord du *Scanderia* et 134 milles à bord du *William-Cory*. Total, 584 milles.

Il reste à embarquer sur le *Great-Eastern* 685 milles (Brest Saint-Pierre). Il reste à embarquer sur le *Scanderia* et le *William-Cory* 230 milles (Saint-Pierre Duxbury). Total, 915 milles. (Idem).

— On écrit de Marseille, le 13 mai, à la Gazette des Tribunaux :

L'émotion produite ici par l'épouvantable sinistre du bateau le *Général-Abbatucci* est loin de se calmer.

On frémit au souvenir de cette lutte désespérée entre la vie et la mort, qui a duré pendant deux heures. Quelle affreuse agonie ! quelles affreuses péripéties ! Voici le texte du rapport du capitaine Nicolai :

« Je suis parti de Marseille, le 6 mai 1869, à neuf heures du matin, à destination de Civita-Vecchia et Naples, ayant vingt-cinq hommes d'équipage, soixante-dix-huit passagers civils et militaires, les dépêches et diverses marchandises à destination de ces deux ports.

» En partant de Marseille, les vents étaient est-sud-est forte brise et mer houleuse à la même partie. Doublé Titan le même soir, vers quatre heures et demie; mis aussitôt en route pour le cap Corse. Au coucher du soleil, je fis allumer les feux de position. A minuit, les vents sont passés au sud-sud-ouest avec grosse houle à la même partie. Temps couvert et pluie fine. Bien que n'étant pas de quart, l'ayant remis au second à minuit, je ne quittai la passerelle que vers deux heures et quart du matin, après m'être assuré que les feux de position étaient allumés et qu'il n'y avait aucun feu, ni aucune voile à l'horizon.

» J'ai laissé le second, qui était de quart, sur la passerelle, avec deux hommes de vigie et le timonier. Je me débarrassais de mes effets qui étaient trempés par la pluie, quand vers deux heures et demie, j'ai entendu la voix du second commander : Babord tout, et au même instant une forte secousse eut lieu. Je sortis immédiatement de ma cabine qui se trouvait sur le pont, je sautai aussitôt sur la passerelle, et après m'être rendu compte de l'événement, je fis immédiatement stopper la machine, fonctionner le sifflet d'alarme, et je pus distinguer alors un gros navire sans feux, qui s'éloignait de nous et qui était celui qui venait de nous aborder par tribord avant et qui nous avait fait une grande ouverture. Ce navire en reculant nous avait écrasé les deux embarcations de tribord.

» Nous étions alors par le travers de Calvi. Voyant que ledit navire ne venait pas à notre secours, je descendis visiter les secondes que je trouvai étanches. Le poste seulement de l'équipage était envahi par l'eau. Voyant aussi que la cloison d'avant tenait bon, je fis en même temps amener la seule embarcation qui me restait et sur laquelle monta le second après avoir embarqué les dépêches et papiers de bord, avec une partie de l'équipage, pour aller réclamer du secours et, au besoin, armer les embarcations du navire qui ne s'occupait nullement de nous. Ne voyant rien arriver, et dès que le navire eut allumé ses feux de position, je fis route sur lui et en l'éloignant par tribord de l'arrière à l'avant, je lui criai de mettre en panne, de nous envoyer ses embarcations, ce qu'il n'a pas fait, et c'est en l'accostant que je lui ai écrasé son feu vert qu'il venait d'allumer, et fait quelques avaries à tribord.

» Cette manœuvre a pourtant permis à divers passagers et personnes de l'équipage de sauter sur le navire abordeur. Après que ledit navire s'est écarté une seconde fois, je fis de nouveau route sur lui, ensuite, faisant machine en arrière, je vins l'accoster avec mon arrière, et cette seconde manœuvre m'a encore permis de sauver quelques passagers qui purent grimper sur ledit navire. Malheureusement, ne recevant ni amarres, ni aucun secours de ce navire qui s'éloignait de plus en plus de nous, après deux heures de fatigue et de manœuvre, je commençais à désespérer quand vers quatre heures, le jour se faisant à l'horizon, j'aperçus un navire au large; je mis immédiatement mon pavillon en berne, et, à mes signaux de détresse, ce navire fit route sur nous; mais la pression de l'eau enfonça la cloison étanche, et alors l'eau gagnait avec une rapidité effrayante le bateau qui nous manquait sous les pieds.

» Je criai le *sauf qui peut*, et le premier je donnai l'exemple en me jetant à la mer. Deux minutes après, le navire sombrait et a failli nous entraîner.

» J'aperçus alors une vingtaine de personnes entre passagers et équipage se débattre sur l'eau et qui, aidées de quelques débris, purent se maintenir à la surface. Enfin le navire qui venait à notre secours mit deux embarcations à la mer, qui nous recueillirent au nombre de vingt et, après avoir exploré les lieux et s'être assuré qu'il n'y avait plus personne à sauver, nous transportèrent à bord de leur navire, le trois-mâts norvégien du nom *Embla*, capitaine Toudahl, qui nous a reçus et prodigué toutes sortes de soins, et certainement sans lui nous nous serions tous noyés.

Je n'ai que des éloges à faire tant au brave capitaine Toudahl qu'à son équipage qui eurent pour nous les soins les plus ardents que nous n'oublierons jamais.

» J'ai appris à bord de l'*Embla* que le navire qui nous avait abordé était un brick norvégien *Edward-Hvidt*, de la portée de 500 à 600 tonneaux, sous le commandement du capitaine Jonas Sensem, à destination de Constantinople.

» Après quarante-huit heures de navigation, nous abordâmes le port de Livourne ce matin, vers six heures, précédant de quelques minutes le navire abordeur *Edward-Hvidt*, qui avait à bord les trente-quatre personnes sauvées, ce qui porte le chiffre des sauvés à cinquante-quatre, et celui des victimes à quarante-neuf. »

(Journal officiel de l'Empire français).

Le *Cosmos* nous donne l'analyse d'une conférence de M. Lambert, à la Société des ingénieurs civils :

L'orateur, après avoir parlé de quelques-unes des difficultés matérielles contre lesquelles il a eu à lutter jusqu'à ce jour, et de la profonde ignorance des notions scientifiques les plus simples, qu'il a rencontrées même dans les classes éclairées, développe les motifs qui font croire à l'existence d'une mer libre au pôle. Il montre comment, au 21 juin par exemple, le soleil éclairant le pôle pendant toute la journée, tandis que l'Equateur n'est éclairé que pendant douze heures, la quantité de chaleur totale reçue au pôle est plus grande que la quantité reçue à l'Equateur : d'autant plus que là les pertes de la nuit doivent compenser les gains du jour.

L'énorme quantité de chaleur versée au pôle, pendant six mois de jour continu, est absorbée en grande partie par la fusion et la rupture des glaces. — Il y a deux sortes de glaces. Les glaces de terre se forment sur les pentes des montagnes, de la même manière que les glaciers des Alpes : par suite de la marche naturelle des glaciers, marche due à des causes multiples, des masses énormes de glace se détachent et se mettent à flotter dans la mer. On a rencontré de ces montagnes de glaces flottantes, *ice berg*, qui avaient une saillie de 150 à 200 mètres au-dessus du niveau de l'eau, et qui devaient avoir une base de 600 à 800 mètres au-dessous.

Une pareille masse est aussi dangereuse pour un navire qu'une ligne de rochers.

Ces glaces flottantes se rencontrent en très-grandes quantités aux alentours du pôle sud, et c'est ce qui fait croire à l'existence d'un massif de terre compact et montagneux du côté de ce pôle. La glace de mer se forme tout autrement. La neige, tombant en flocons pressés, recouvre la surface, et, avant qu'elle ait eu le temps de fondre ou de se dissoudre, elle forme comme une sorte de bouillie épaisse; puis le tout se prend en masse sous une petite épaisseur. Si la neige continue à tomber, les couches se succèdent, la mer se prend sur de vastes étendues, et lors de la

ces glaces s'en vont formant de larges
conquises ou ice fields.

Cette glace est d'un blanc laiteux, et ne
contient jamais aucun débris terrestre ou vé-
gétal. Or, dans toutes les passes du Nord, on
trouve de vastes champs de glaces: donc il
doit y avoir de vastes mers. Dans la mer Arc-
tique, après le détroit de Behring, jusque par
delà le 73° nord, on ne voit que des champs
de glace. C'est une des nombreuses raisons
qui font préférer la voie de Behring à M. Lam-
bert, et qui le portent à croire à l'existence
de la mer libre autour du pôle.

(Journal officiel de l'Empire français).

Les navires allemands chargés d'explorer
le pôle Arctique partiront de Brême le 7 juin
prochain. Ils se dirigeront d'abord vers l'île
Jan-Mayen, côtoieront le Groënland, et, arri-
vés vers le 75° degré de latitude, ils s'effor-
ceront de trouver un passage qui leur per-
mette de s'avancer vers le nord. Si ce projet
ne réussit pas avant le milieu du mois d'août,
ils s'éloigneront des côtes du Groënland pour
se diriger vers le Spitzberg, où ils passeront
l'hiver. A défaut du Spitzberg, ils hiverneront
dans le Gileslund. L'expédition dispose pour
la réalisation de son entreprise d'environ
330,000 francs.

Idem.

Un phénomène merveilleux est signalé
par les rapports des commandants des stations
navales dans l'archipel de l'océan Pacifique.

Une ondulation, une immense ride de
l'Océan, provoquée par le terrible tremblement
de terre qui a eu lieu l'an dernier sur les côtes
du Pérou, s'est propagée jusque sur les côtes
de l'Australie.

Cette immense vague a parcouru, par bonds
précipités, le tiers du tour du globe.

Elle avait une longueur de plus de 8,000
mètres.

La hauteur était de 25 mètres.

Elle avait une rapidité vertigineuse. Sa vi-
tesse était de 183 mètres par seconde, soit
658 kilomètres par heure.

658 kilomètres! soit 252 lieues en 60
minutes!

Le tremblement de terre ayant eu lieu le
13 août, c'est le 15 août que la montagne
d'eau est venue frapper avec fracas les côtes
de la Nouvelle-Hollande.

En route, elle avait heurté les nombreuses
îles de l'archipel immense de l'Océan Paci-
fique.

Sur chaque île elle a laissé des traces de
son passage.

Elle était précédée d'une oscillation sous-
marine lointaine.

Elle s'annonçait par un grand bruissement
de vagues aux abords des terres, puis elle
arrivait, furieuse, amoncelée, menaçante,
elle se brisait sur les côtes, inondait les parties
basses, faisait écrouler les roches et passait.

Elle passait plus rapide après avoir été
arrêtée sur sa route.

L'allure de la vague était alors de plus de
la moitié de la vitesse que parcourt le son
dans l'air et elle égalait au moins dix fois la
vitesse des trains les plus rapides sur les che-
mins de fer.

Et sur cette immense surface de l'océan
Pacifique, cette vague gigantesque, qui avait
plus de deux lieues de longueur, était visible.

Les navires qui étaient hors de son action
ne l'ont même pas soupçonnée. A peine ont-ils
senté un mouvement ondulatoire qui les
soulevait d'une manière imperceptible.

(Journal du Havre).

— Fécondité. — On lit dans le *Débat*, de
Vienne: « A Ternitz, près de Wilhelmsburg,
la femme d'un ouvrier de fabrique est accou-
chée heureusement de quatre enfants à la fois:
de deux garçons et de deux filles.

» Le mari de cette femme s'étant adressé
par un télégramme à l'Empereur pour le prier
de servir de parrain à ses enfants, Sa Majesté
a déferé à cette prière et chargé son aide-de-
camp général le comte de Bellegarde de le
remplacer au baptême. En outre l'Empereur
a fait remettre 100 ducats audit ouvrier.

» Ajoutons que la mère et les enfants se
portent bien, ce qui, en pareil cas, mérite
bien d'être signalé. » (Idem).

AVIS AUX NAVIGATEURS

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES.

CARTES CORRIGÉES.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Cartes n°s 1302, 1305.

Mer Adriatique. — Feu Porto-Primero.

Feu flottant par 45° 38' 50" lat. N. et 11°
5' 35" long. E.

Fixe blanc, à éclats rouges de 2 minutes en
2 minutes, visible de 10 milles pour la lu-
mière blanche et de 8 milles pour les éclats
rouges. Cor et trompe en cas de brume.

Vu la nature du renseignement, la position
ci-dessus ne peut être considérée comme ri-
goureusement exacte.

SECTION V. — FRANCE. — Côtes septem-
trionales et occidentales. Cartes n°s 878, 880,
881, 1024.

Jersey. — Dangers.

Shamroch (banc), (2^m7). 4 encablures de
long et 1 encablure 1/2 de large; direction du
banc, N. O. et S. E.

49° 15' 50" lat. N.; 4° 28' long. O.

Banc Icho ou Ikhot (4^m5).

49° 6' 52" lat. N.; 4° 24' 50" long. O.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Cartes n°s 907, 2122, 2021 2058.

Ile Capri. — Feu.

Placer un feu fixe à éclats de 2 minutes en
2 minutes, visible de 20 milles, sur la pointe
di Carena (extrémité S. O. de Capri).

SECTION VII. — MER ADRIATIQUE. —

Carte n° 2352.

Ile Cherso. — Dangers.

Il ne reste que 4 mètres d'eau au lieu de
6^m9 sur le banc situé par 12° 12' 25" long. E.,
44° 35' 45" lat. N.

Un banc, avec 3^m4 d'eau dessus, par 12°
9' 25" long. E., 44° 42' 15" lat. N., au S.
20° E. du rocher Ciutin.

Carte n° 2409.

Côte Ouest de la Dalmatie. — Dangers.

Un haut fond dans le canal de Zara par
44° 11' lat. N., 12° 41' 55" long. E.

Un rocher dans le canal du milieu, avec 3^m4
d'eau dessus, par 43° 56' 40" lat. N. 12° 55'
long. E. dans l'O. N. O. du rocher Balabne.

Un rocher avec 3^m8 d'eau dessus, par
43° 49' 55" lat. N., 13° 11' 50" long. E. dans
l'Est du rocher Morvegnach.

Un banc à fleur d'eau par 43° 42' 25" lat.
N., 13° 5' 45" long. E. dans le S. O. du ro-
cher Kamenisciakan.

Un banc avec 6^m3 d'eau dessus par 43° 42'
5" lat. N., 13° 12' 40" long. E., au Nord du
rocher Ravna.

Carte n° 1290.

Port Trajer. — Dangers.

Un banc avec 4^m7 d'eau dessus par
43° 53' 57" lat. N., 12° 49' 36" long. E.

Corrections essentielles en 1869.

SECTION VII. — MER MÉDITERRANÉE. —

Carte n° 1977.

Tripoli de Syrie. — Feu.

Un feu fixe rouge, visible de 10 milles, au
milieu de l'îlot Ramkine.

SECTION VII. — MER ADRIATIQUE. —

Carte n° 272.

Port Pola. — Feu.

Un feu tournant de 30 secondes en 30 se-
condes, visible à 12 milles du S. 40° O. au
N. 61° O. (par l'Ouest), sur le cap Compare.

Corrections secondaires en 1869.

EPHÉMÉRIDES.

JUN.

17. — 1778. — Combat de la frégate la *Belle-Poule*,
commandant La Clocheterie, contre la frégate anglaise
l'*Arctuse*, qui est mise en fuite.

18. — 1794. — Descente et défaite des anglais dans
la baie de Camaret.

19. — 1795. — Prise de l'île Sainte-Lucie sur les
anglais.

20. — 1783. — Bataille de Gondelour gagnée par le
bailli de Suffren sur l'escadre anglaise du vice-amiral
Hughes.

21. — 1806. — Prise d'un vaisseau anglais par la
frégate la *Piémontaise*, commandant Épron.

22. — 1692. — Duguay-Trouin, avec 2 frégates, cap-
ture 2 frégates anglaises et 10 navires marchands.

23. — 1867. — Prise et annexion des trois provinces
occidentales de la Basse-Cochinchine par le vice-amiral
de la Grandière.

POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur l'*Estafette* est parti pour
Sydney, avec la correspondance de la colonie
pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe,
dimanche dernier 13, à 11 heures 1/2 du
matin.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

10 juin. — Quirek (Frédéric-Thomas-Pierre).

DÉCÈS.

10 juin. — Deshogues (Alexis-Marie), marin, âgé
de 29 ans, né à Brevil (Manche).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

ENTRÉES.

L'avis à vapeur le *Latouche-Tréville*, commandé par
M. Basset, lieutenant de vaisseau, venant de Toulon,
a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 9 juin 1869.

Le transport à voile l'*Eurydice*, commandé par M.
Chardonneau, lieutenant de vaisseau, venant de Sydney,
a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 12 juin 1869.

SORTIES.

L'avis à vapeur le *Bouvet*, commandé par M. le Comte
de Montpezat, lieutenant de vaisseau, est parti pour
Brest, le 11 juin 1869.

Passagers: M. D'Heureux, contrôleur colonial, et sa
famille, le frère Ephrem, de l'Institut de Ploërmel, les
sieurs Bourriche, Gosselin, et 6 passagers militaires.

L'avis à vapeur l'*Estafette*, commandé par M. Tour-
neur, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le
13 juin 1869.

BATIMENTS DU COMMERCE.

juin.	ENTRÉES	VENANT DE
10.	Highlander, c. White, div. march.	cap Breton.
--	William-John, c. Greenie, div. marchandises.	Nouvelle-Ecosse.
11.	Saturne, c. Leroux, sel.	Saint-Martin.
--	Léonie, c. Baudran, sel.	Cadix.
--	Lady-Havetock, c. Mac Donald, bois à feu.	Guysborough.
--	Dove, c. Solherlin, bestiaux.	cap Breton.
12.	Marie-Suzane, c. Lenormand, sel.	Saint-Martin.
--	Carnet, c. Parmentier, sel.	Saint-Martin.
--	Charles-Amélia, c. Bernard, sel.	Bordeaux.
--	Nanette, c. Bregeon, div. march.	Brest.
--	Flora, c. sel.	Cadix.
--	Morven, c. Chislhorn, pommes de terre.	Prince-Edouard.
14.	Comfort, c. Houlett, div. march.	Grand-Banc.
--	Catherine, c. Mac Donald, charbon.	Sydney.
--	Expériment, c. div. march.	Halifax.



juin. Des lieux de pêche:

Juin. EN RELACHE.

EXPÉDIÉS EN DOUANE.

Le capelan n'est plus aussi abondant que la semaine dernière, aussi les prix se sont relevés, et hier encore on le vendait depuis 5 fr. à 8 fr. la barrique. Cependant presque tous les bâtimens actuellement sur rade ont leur boîte à bord.

A. P.

(Terre-Neuve).

DE GRÉ A GRÉ

S'adresser, pour traiter, à son fondée de
pouvoir, à l'île Aux Chiens. 2—3

Prix : 6 francs.

Du 17 au 23 juin 1869.

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 9 au 15 juin 1869

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.