

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.

CALENDRIER

Jeudi 26. ASCENSION.

V. 27. S. Hilder.	L. 30. S. Félix. N. L.
S. 28. S. Germain.	M. 31. S. Pétronille.
D. 29. S. Maxime.	M. 1. S. Pamphile.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

payable d'avance.

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

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

PARTIE NON OFFICIELLE

L'Amiral président de la Société centrale de sauvetage des naufragés à MM. les présidents des chambres de commerce et à MM. les commissaires de l'inscription maritime.

Paris, mars 1870.

Circulaire relative aux services que les capitaines de navire peuvent attendre des stations de sauvetage.

Monsieur,

Un canot de sauvetage de la Société centrale, s'étant porté dernièrement au secours d'un navire en danger, prit à son bord, en même temps que l'équipage, des valeurs et des objets précieux qu'il rapporta à terre. Néanmoins, le capitaine du bâtiment naufragé se plaignait vivement de ce que le patron du canot de sauvetage avait refusé tout d'abord de prendre ces valeurs, et n'avait cédé qu'à ses instances répétées.

Une telle plainte ne pouvait être inspirée que par une connaissance imparfaite de l'organisation du sauvetage sur les côtes de France, et je viens faire appel à votre concours pour éclairer MM. les armateurs, assureurs et capitaines, relativement aux services qu'ils ont à attendre des stations et des postes de secours.

En établissant ces stations et ces postes, la Société centrale s'est proposé un but exclusivement humanitaire; c'est à ce titre d'œuvre humanitaire qu'elle sollicite et qu'elle reçoit les dons de la bienfaisance publique; c'est pour sauver des hommes en danger qu'elle fait appel au dévouement des marins et des douaniers; il ne nous appartient pas de leur demander aucun autre service; et lorsqu'ils ont ramené au port les marins et les passagers d'un navire en détresse, nous ne pouvons nous refuser à reconnaître que leur mission est entièrement accomplie.

J'ajouterai que nos équipages sont composés de volontaires non rétribués, car les allocations très-modiques qu'ils reçoivent pour faits de sauvetage sont des indemnités, et non des salaires ni des récompenses.

Toutefois, la Société centrale ne s'oppose pas à ce que ses canots soient employés à recueillir des valeurs et des objets précieux, lorsqu'il ne peut en résulter de danger pour les hommes et d'avaries pour les canots. Il appartient au Comité local ou au patron du canot, suivant les circonstances, d'apprécier l'opportunité et la possibilité de ces sortes d'opérations, dont la rémunération et les frais doivent être supportés par les intéressés. L'article 16 du règlement sur les canots de sauvetage, ainsi conçu, détermine les devoirs et la responsabilité des patrons en pareille matière :

« En se portant au secours d'un navire naufragé, la seule préoccupation du patron

doit être de sauver les hommes. En conséquence, il ne lui est permis de prendre ni bagages, ni marchandises, ni objets de nature à compromettre le canot et la vie de l'équipage qui le monte.

« Si, malgré ses remontrances, on persiste à embarquer des objets de cette espèce, le patron est autorisé à les jeter à la mer. »

Les explications qui précèdent auront pour effet, je l'espère, de prévenir désormais tout malentendu entre les capitaines et les sauveteurs, en définissant les droits et les devoirs de chacun, et je vous serai reconnaissant de vouloir bien donner à ces explications toute la publicité possible.

Agréez, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

L'Amiral, président de la Société,
G. RIGAUD DE GENOUILLY.

Services rendus par les canots de sauvetage de la Société centrale.

Canot de Granville. — Le 16 octobre 1869, vers six heures du soir, le poste électro-sémaphorique des îles Chausey signala un sloop démâté et dérivant dans la direction de Granville. Il ventait grande brise de N.-O., la mer était grosse et le temps pluvieux. Le canot de sauvetage fut immédiatement lancé, et gagna l'entrée du port. On resta pendant longtemps en observation sans rien apercevoir; enfin, à neuf heures et demie, le bâtiment en détresse apparut à un demi-mille, et vint passer entre la jetée et le Loup; c'était le sloop *l'Ouvragan*, de Saint-Malo, monté par quatre hommes. Le capitaine de port lui cria de mouiller. Le canot de sauvetage se trouvait échoué à ce moment; dès qu'il put flotter, il alla porter des amarres au sloop, et le fit entrer dans le port à trois heures du matin.

Le canot de sauvetage était monté par Touquerant, patron; Grimet (Charles), Fleury (Julien), Costard (Charles), Dufresne, Gallard, Quesnel (Auguste), Dagnet, Plarique (Jules), Quesnel (Edouard), Pitron et Duchemin, matelots.

Canot de Palavas. — Le 9 décembre, on aperçut de Palavas un grand navire à vapeur dont la marche lente et incertaine indiquait qu'il se passait à bord quelque chose d'anormal. Vers midi, ce bâtiment venait mouiller en pleine côte; mais ne le voyant faire aucun signal de détresse, on supposa qu'il avait jeté l'ancre pour réparer quelque avarie dans sa machine. Cependant, le lendemain, il était toujours à la même place, et ne tarda pas à faire des signaux de détresse.

Ce navire était le *Souërah*, parti quatre jours avant de Marseille pour Gibraltar, avec vingt-trois hommes d'équipage et deux passagers. Assailli par un coup de vent de S.-E., il avait reçu le soir de son départ une lame

énorme, qui avait enlevé les trous d'hommes, démolé les claires-voies et mis plus de vingt tonneaux d'eau dans la machine. Les plaques de parquet sont soulevées, le charbon s'introduit dans la cale et engage les pompes, qui cessent de fonctionner; tout le monde se met à faire la chaîne, mais l'eau gagne toujours. Quelque plaque ballottée par le roulis aura sans doute brisé une prise d'eau ou enfoncé une tôle. Le lendemain, la tempête augmente, et l'eau continue à gagner. Le service des feux devient très-pénible; il faut passer les morceaux de charbon de main en main. L'eau de la cale est très-chaude, et les hommes ne peuvent y rester longtemps. Le 7 octobre, la tempête est dans toute sa force; on ne peut plus arriver aux soutes à charbon; l'eau éteint les fourneaux, et la machine s'arrête. Le *Souërah*, ne pouvant plus se tenir debout à la lame, prend la cape tribord amures sous les goëlettes au bas ris. L'équipage est exténué de fatigue; depuis trois jours, il n'a pas eu un instant de repos, deux hommes tombent d'épuisement et se couchent. La situation est très-critique. L'eau gagne en dépit de tous les efforts. Le 8, à onze heures du matin, le capitaine vient mouiller par le travers de Palavas, et fait des signaux de détresse, qui ne sont pas aperçus; la journée et la nuit se passent ainsi. Le 9, à midi, il y avait 2^m50 d'eau dans la machine. L'apparence était toujours très-mauvaise; la mer déferlait à bord comme sur un ecueil, et le navire s'enfonçait à vue d'œil; le capitaine se décida alors à ficher ses chaînes par le bout et à se jeter à la côte.

C'est seulement dans la matinée de ce jour que l'on aperçut de Palavas des signaux de détresse du *Souërah*. Le Comité local se hâta de réunir l'équipage et de faire disposer le canot de sauvetage. Mais la tempête soufflait dans toute sa force, la mer était énorme, le grau impraticable; il fallait donc lancer le canot en pleine côte, opération qui ne laissait pas que de présenter de très-grandes difficultés. Toute la population, les autorités maritimes, les officiers des douanes, se trouvaient réunis près de l'abri; hommes, femmes, enfants, s'attelèrent au chariot et le traînèrent à deux milles de distance sur la plage, en face du navire en détresse. On retourne aussitôt le chariot, l'équipage embarque et le canot part aux acclamations de la foule; on suit sa marche dans les brisants, au milieu desquels il disparaît par moments. Enfin on le voit sortir comme d'un nuage d'écume et se diriger vers le *Souërah*, qui, de son côté, voyant les secours arriver, avait hissé son foc et s'avancait vers la côte pour s'y échouer. Le canot prit une première fois la moitié de l'équipage, qu'il vint déposer à terre. Dans un second voyage, il ramena ensuite ce qui restait d'hommes, ainsi que quelques caisses renfermant des valeurs importantes et des bijoux dont le capitaine ne voulait pas se séparer.

Ce sauvetage, accompli avec autant de bonheur que de dévouement, fait honneur à l'équipage. Le canot était monté par Teissier (Anthoine), patron; Pepin (Paulin), sous-patron; Fournier (Jean-Pierre), garde maritime; Brun (Jean-Anthoine); Bonnet (Alexandre); Bertrand (Esprit); Gondran (Pierre); Barthélemy (Jean); Richard (Isidore); Signier (François); Simonet (Anthoine), et Martin (Thomas), canotiers.

Dans sa séance du 19 décembre, le Comité central a décerné une médaille de bronze au canot de sauvetage, une médaille de bronze au patron Teissier, déjà titulaire d'un diplôme d'honneur, et des diplômes aux autres canotiers.

Canot de Cette. — A partir du 6 décembre et pendant quatre jours, il a passé dans les parages de Cette un de ces ouragans qu'il est heureusement très-rare d'avoir à signaler. Le 7, le 8 et le 9, trois navires sont entrés dans le port. On les vit, dans la brume, forçant de voile pour s'élever au vent et donner dans la passe du N.-E., qui n'était qu'un immense brisant. Le canot de sauvetage prit la mer, sous la conduite du patron Girard, muni d'un grand pavillon installé au bout d'une longue hampe, et se rendit sur la passe, où il indiqua successivement aux trois navires la direction à suivre. Pendant la nuit il restait amarré devant la cabane des pilotes, où se tenaient en permanence douze hommes de l'équipage.

Canot de Camaret. — Le 20 décembre, à sept heures et demie du matin, le Comité de sauvetage de Camaret était prévenu que la grève de Penhat était couverte de débris que l'on supposait provenir d'un navire de l'Etat. Le canot de sauvetage fut mis immédiatement à la mer, et se dirigea vers le Toulinguet en loupoyant contre une grande brise, avec rafales d'O.-N.-O. Il devint bientôt indubitable qu'un grand sinistre avait eu lieu pendant la nuit. Toute la côte, notamment les grèves de Penhat et de Trez-Rouss, étaient jonchées de débris de toutes sortes, dont quelques-uns portaient le nom de la corvette la *Gorgone*. Le canot de sauvetage avait pour instructions de croiser entre la pointe des Pois, le Toulinguet, l'entrée du Four et les Pierres-Noires, en s'avancant vers l'île de Sein, et de pousser plus loin dans l'Iroise, s'il le jugeait utile. Le patron Meillard a exécuté ces instructions avec intelligence; il a croisé depuis sept heures du matin jusqu'à trois heures de l'après-midi, et n'a malheureusement rencontré aucune victime de ce grand désastre. Il a seulement recueilli un paquet de lettres portant l'adresse d'un quartier-maître de timonerie de la *Gorgone*.

Le canot était monté par Meillard (Pierre), patron; Marrec (Pierre); Kergroarch (Pierre); Meillard (François); Le Fur (Joseph), Mérou (Théophile); Moustier (Jean-Pierre); Salaün (Victor); Le Fur (Edmond); Le Fur (Auguste); Morvan (Baptiste), et Le Fur (Emmanuel), canotiers.

Canots de Brehat et de Perros. — Le 22 décembre, à huit heures du matin, les sémaphores de Brehat, du Maout et de Port-Blanc, hissaient le pavillon noir et signalaient un grand navire en détresse, démâté, à 4 milles environ dans le nord-nord-est du phare des Heaux. Le temps était très-mauvais, le vent au nord, la mer grosse et rendue très-dure par le courant de jusant. Le canot de sauvetage partit à dix heures du matin, sous la conduite du patron Colin, et arriva à midi et demi au phare des Heaux, ayant fait 8 milles et demi au phare des passages très-dangereux. L'équipage, fatigué, sans vivres, trempé par des grains de grêle et de pluie, et n'apercevant rien, aborda au phare, pour se reconforter et demander des renseignements sur le bâtiment en détresse. Du haut du phare on ne vit rien, si ce n'est le côtre de l'Etat le *Moustic*, qui, répondant

comme le canot de sauvetage aux signaux de détresse, sortait de la rivière de Tréguier. Après avoir repris la mer et couru jusqu'à l'entrée de la rivière de Tréguier sans rien apercevoir, le canot fit route sur Brehat, qu'il put regagner avant la nuit, grâce à la chaloupe à vapeur des ponts et chaussées, qui, revenant de Saint-Brieuc, se dérangea pour lui donner la remorque.

Le canot de sauvetage de Perros était sorti en même temps que celui de Brehat, avait croisé toute la journée dans le nord-est de l'île Thomé, et l'équipage devait regagner le port, exténué de froid, de fatigue et de besoin, sans avoir aperçu le navire en détresse.

Ce navire était un trois-mâts, l'*Illustre Brunette*, de 1,100 tonneaux, qui, abandonné de son équipage, démâté et dégréé, s'en allait dérivant au gré du flux et du reflux. Il s'échoua dans la nuit suivante près de Ploumanach.

(Annales du sauvetage maritime.)

La province d'Arauco, située entre le 37° et le 39° degré de latitude sud, s'étend des bords de l'océan Pacifique aux Cordillères des Andes. Elle est bornée au nord par le Bio Bio, qui la sépare de la province de Concepcion, et au sud par le Tolten et la province de Valdivia.

Le gouvernement du Chili n'a pu, jusqu'à présent, affermir sa domination que sur une partie limitée de cette région importante, qui se trouve au milieu même de son territoire.

Les Indiens cèdent le terrain pas à pas, et, dans leur lente retraite, ils restent encore maîtres de l'espace compris entre le Malleco et le Tolten, qui peuvent être considérés aujourd'hui comme leurs frontières. Ils occupent un sol très-boisé, coupé par des torrents et par des rivières, et où les communications sont fort difficiles, surtout en hiver.

En 1540, les Espagnols, sous le commandement de Valdivia, après avoir soumis le Chili, se trouvèrent arrêtés par la résistance des Araucaniens. Valdivia fut obligé d'attendre à Concepcion le moment propice pour commencer contre eux une guerre en règle.

Il construisit quelques forts au sud du Bio Bio, entr'autres ceux de Nacimiento, de Tucapel et de Puren, dont on voit encore les ruines.

C'est au milieu de ces travaux qu'il apprit que les Indiens, sous la conduite du fameux cacique Caupolican, étaient tombés à l'improviste sur le fort de Tucapel, avaient mis la garnison en fuite et avaient rasé la forteresse.

A cette nouvelle, il partit de Concepcion, n'emmenant avec lui qu'une cinquantaine de cavaliers, arriva à Tucapel, dont il trouva les ruines encore fumantes, continua d'avancer dans l'intérieur, et finit par rencontrer les Indiens qui s'étaient réunis pour combattre les envahisseurs. A leur tête marchait un jeune homme de seize à dix-huit ans, nommé Lautaro, élevé au service de Valdivia et repassé dans les rangs des indigènes.

Ceux-ci écrasèrent les Espagnols, malgré les prodiges de valeur de cette poignée d'Européens aux prises avec des ennemis dix fois plus nombreux, Valdivia fut pris et mis à mort.

Les Espagnols, découragés par cette défaite, abandonnèrent la conquête de l'Araucanie, qui ne fut reprise qu'en 1554 par Villagra, cette fois avec plus de bonheur. Depuis cette époque, les Indiens ont été refoulés au sud du Bio Bio, qui fut leur frontière jusqu'au jour où le Chili, après la proclamation de son indépendance, reprit l'œuvre de la conquête, construisit de nouveaux forts, et parvint à repousser les Indiens au sud du Malleco, où ils sont en ce moment.

Les Araucaniens ont le visage ovale, les pommettes saillantes comme les Patagons, les yeux grands et bruns, les cheveux noirs pendant par derrière sur le cou, mais coupés sur le haut de la tête, qu'ils entourent d'une étoffe

formant diadème et appelée « tharilonco ». Les femmes portent les cheveux longs et en tresses: elles se surchargent la tête d'ornements de toutes les formes en perles et en argent. Quant au costume, il est à peu près le même pour les deux sexes. Il consiste en un morceau de drap de 2 mètres environ qui s'attache autour de la taille et forme une espèce de jupe appelée « chamal » ou « chiripan ». La partie supérieure du corps est recouverte par un « poncho » ou pièce d'étoffe carrée et placée au milieu d'un trou pour passer la tête. C'est le vêtement de campagne de toute l'Amérique méridionale.

Les Indiens habitent des maisons; leurs villages sont généralement placés au bord des rivières. Leurs richesses consistent dans les troupeaux qu'ils échangent chaque année contre des liqueurs et des étoffes. Leurs habitations sont ovales, de 10 à 15 mètres de long, construites en branches d'arbres et couvertes de roseaux. Le milieu du toit est percé d'un trou pour laisser sortir la fumée. Les caciques possèdent des habitations relativement plus commodes. Nous avons vu à Nacimiento celle d'un ancien chef, célèbre dans son temps par ses richesses, appelé Colipi: elle est construite de boue et couverte de tuiles comme les meilleurs maisons des villages chiliens. Ces maisons sont sans meubles; les Indiens ont l'habitude de dormir à terre. Leur nourriture se compose de légumes et de poissons. Cependant ils mangent quelquefois de la viande; ce sont des tranches de bœuf séchées au soleil. Mais le goût de la boisson est devenu chez eux universel et dominant, depuis qu'ils sont en rapport avec les villes de la frontière et avec les commerçants, qui leur apportent des liqueurs en échange de leurs bœufs.

Autrefois ils ne buvaient que de l'eau et une sorte de cidre fabriqué avec des pommes et qu'ils nomment « chicha ». Aujourd'hui l'ivresse est devenue un puissant auxiliaire des armes chiliennes. Il y a quelques semaines, le principal de leurs caciques, Marignan, frappé des ravages que faisait dans sa tribu l'abus des alcools, demandait au général chilien qui commande sur la frontière de prohiber l'introduction des liqueurs sur son territoire; mais c'est là une exception, et les chefs donnent en général l'exemple de l'ivrognerie.

La constitution des Araucaniens est robuste; ils aiment les exercices corporels, excellent à monter à cheval, et y exécutent une sorte de fantasia en brandissant leurs lances. Ils ne connaissent pas d'autres jeux. Leurs chants sont d'un rythme grave et monotone.

La polygamie existe chez les Araucaniens. Le nombre de leurs femmes est en raison directe de leurs richesses. Les femmes mariées remplacent les servantes; elles préparent les aliments et tissent les étoffes; elles ne prennent part à aucune fête ou réunion publique. Les hommes arrivés à un certain âge sans s'être mariés, perdent toute considération. C'est le mari qui achète sa femme; puisqu'il trouve en elle une servante, il doit payer ses services et indemniser la famille qui va en être privée. La femme qu'un cacique a épousée la première a sur les autres une sorte d'autorité. La naissance n'influe nullement sur les unions: la fille d'un chef épouse un mocelon (simple soldat), s'il a les moyens de l'acheter. C'est une action déshonorante pour un père que de refuser sa fille à quiconque la lui demande en mariage en la payant.

Voici comment se font les mariages araucaniens. Quand un homme désire épouser une jeune fille, il se présente chez le père, lui déclare ses intentions, et il annonce que s'il n'obtient pas celle qu'il préfère du consentement de ses parents, il la prendra par la force.

En effet, si le père la refuse, il revient avec ses amis et tâche de s'en emparer. La lutte est souvent sanglante; les femmes de la maison elle-mêmes y prennent part.

Quand le fiancé a réussi à s'emparer de sa future, il s'enfuit avec elle et, devant ses compagnons rassemblés, il déclare qu'il la prend pour femme. Il ne manque pas ensuite de faire aux parents les cadeaux d'usage, qui consistent en bestiaux. Les mariages à l'église sont fort rares, malgré les efforts des missionnaires, qui sont cependant très-généralement respectés dans le pays, au point de pouvoir y circuler librement et sans danger, même aux époques de guerre; mais il se fait peu de propagande.

L'Indien se montre très-jaloux de l'honneur domestique, et tient les liens du mariage en haute estime. Autrefois les enfants naturels étaient impitoyablement tués aussitôt que nés. Mais les tribus de la frontière se sont quelque peu relâchées de cette sévérité de mœurs. L'amour de l'argent et la passion des liqueurs fortes ont remplacé chez elles cette férocité de point d'honneur, et il faudrait pénétrer bien loin dans l'intérieur pour retrouver ces anciennes coutumes.

Les Indiens riches préfèrent les enfants du sexe masculin, parce qu'ils pourront plus tard défendre leur pays et y acquérir de l'influence, mais les pauvres désirent des filles qui, au moment de se marier, apporteront l'abondance dans la maison paternelle.

(Journal offic.)

BIOGRAPHIE

Le colonel Pinet-Laprade.

Le corps du génie, déjà si cruellement atteint au Sénégal par la fièvre jaune de 1867 (1), vient encore de perdre dans cette colonie un de ses officiers supérieurs les plus distingués. Le colonel Pinet-Laprade, gouverneur du Sénégal et dépendances, atteint par l'épidémie cholérique qui a sévi à Saint-Louis, y est mort le 17 août 1869.

Pinet-Laprade, né à Mirepoix (Ariège), le 13 juillet 1822, est entré à l'Ecole polytechnique en 1841; il en sortit dans le génie et, après avoir servi comme lieutenant dans le 2^e régiment, à Montpellier et à l'armée des Alpes, fut nommé capitaine à l'état-major de l'arme, au mois de novembre 1848, pour être employé à Châlons-sur-Marne. Mais c'était là un théâtre trop étroit pour qu'il pût y donner carrière à sa vive intelligence et à sa nature ardente; aussi sollicita-t-il et obtint-il peu de temps après d'être envoyé au Sénégal.

C'est le 26 février 1849 que Pinet-Laprade débarqua dans cette colonie qu'il ne devait plus quitter, et à laquelle il s'est si entièrement dévoué pendant vingt ans.

Après avoir été pendant quelque temps attaché à la place de Saint-Louis, il fut nommé chef du génie à Gorée et conserva ce poste jusqu'à la fin de 1858.

Il fit exécuter dans l'île de Gorée des apponements pour le commerce, des quais, des batteries, un hôpital, des casernes, releva le fort et coopéra à l'occupation de Dakar, qui devait avoir une si grande influence sur l'avenir de la colonie. Pinet-Laprade ne se borna d'ailleurs pas aux strictes fonctions de chef du génie; son esprit actif et fin le porta à étudier et à saisir toutes les questions politiques et commerciales qui pouvaient intéresser le pays; aussi, lorsque, après avoir été nommé chef de bataillon, en 1858, le poste de commandant supérieur de Gorée devint vacant, fut-il unanimement désigné pour l'occuper.

Pendant cette première période de dix années, Pinet-Laprade avait fait partie de nombreuses expéditions: celle du Dimar, en 1849; celle de la Casamance, en 1851 et 1853, à la suite desquelles il fut nommé chevalier de la Légion d'honneur; celle de Podor, en 1854, et celle du Oualo, en 1855.

Commandant supérieur de Gorée, de 1859

à 1864, c'est à lui qu'on doit principalement la réalisation du port de Dakar, travail considérable qui, pour la colonie et notre marine militaire, est une œuvre si capitale, et qui, par le peu de temps qu'on y a employé, l'économie qu'on a su y apporter, les difficultés de toute espèce au milieu desquelles on s'est trouvé, fait le plus grand honneur non-seulement à Pinet-Laprade, mais encore à tout le service du génie du Sénégal. Tout en poursuivant avec ardeur les travaux que réclamait la prospérité toujours croissante de Gorée et de ses dépendances, Pinet-Laprade ne contribua pas moins à pacifier le pays et à y assurer notre prépondérance par les expéditions du Sine et du Saloum, en 1859; de la basse Casamance, en 1860, qui lui valut la croix d'officier de la Légion d'honneur; de Thiés, en 1862, et du Cayor, en 1864, dont le brillant combat de Loro arrêta la redoutable insurrection qu'avait formée Lat-Dior.

Après avoir été nommé lieutenant-colonel en 1862, colonel en 1864, à la suite de son expédition du Cayor, et avoir été appelé, en 1863, à prendre intérimairement; pendant une absence du titulaire, les fonctions de gouverneur du Sénégal, Pinet-Laprade fut tout naturellement désigné au choix de l'Empereur pour remplir définitivement ce poste important, lorsqu'en 1865 le général du génie Faidherbe fut forcé par son état de santé de quitter la colonie.

Pinet-Laprade ne faillit pas à une telle mission, si difficile, si délicate, et suivit dignement les traces brillantes de son prédécesseur. Il poursuivit de toutes ses forces l'amélioration et l'achèvement du port de Dakar, et ce fut, on peut le dire, un jour de triomphe pour lui que celui où, en novembre 1866, le premier bateau de Messageries impériales vint inaugurer dans ce port le service qui relie si facilement et si sûrement le Sénégal à la France. Il avait aussi conçu une œuvre grandiose, capitale pour la ville de Saint-Louis, celle d'y amener de 80 kilomètres l'eau douce du fleuve. Il put entreprendre et mener à bonne fin la première partie du travail, et il se disposait à l'achever, lorsque la mort est venu l'enlever: c'eût été un digne couronnement de sa carrière.

Pendant toute la période de son gouvernement Pinet-Laprade fit tous ses efforts pour maintenir la tranquillité du pays et assurer à notre commerce la sécurité dont, avant tout, il a besoin. Son expédition du Ripp, en 1866, couronnée par l'heureux combat de Paouos, où il fut blessé, lui valut la croix de commandeur de la Légion d'honneur.

C'est après tant de services rendus que l'épidémie cholérique est venue frapper Pinet-Laprade, déjà affaibli, depuis quelque temps par cette existence si laborieuse, menée pendant vingt ans sous le climat brûlant du Sénégal.

Homme de guerre hardi, politique habile, administrateur distingué, ingénieur capable et à grandes conceptions, Pinet-Laprade laisse à notre colonie du Sénégal et dans le corps du génie un souvenir qui ne périra pas.

E. LÉVY.

La goëlette postale *Mary-Fraser* est partie de Sydney le 23 de ce mois, à 7 heures du soir, avec les correspondances de l'Europe et des États-Unis pour la colonie.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCE.

18 mai. — Briand (Virginie-Euphrasie).

MARIAGE.

19 mai. — Madé (Paul-Laurent-Marie), tonnelier, avec Laporte (Victorine-Alexandrine), couturière.

DÈS.

19 mai. — Mirande (Rose-Julie), femme Théodore Hervy, sans profession, âgée de 58 ans, née à La Rochelle (Charente-Inférieure).

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

SORTIES.

L'avis à vapeur *L'ESFLETTE*, commandé par M. Poudra, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le 19 mai 1870.

La goëlette la *BELETTE*, commandée par M. Gourdan, lieutenant de vaisseau, est partie pour le Golfe, le 21 mai 1870.

La corvette à vapeur de S. M. Britannique, *NIÉE*, commandée par M. Peslen, venant d'Halifax, est partie pour Saint-Jean, le 22 mai 1870.

La corvette à vapeur *PRIMAUGUET*, portant le pavillon de M. le capitaine de vaisseau Mer, commandant la subdivision navale de Terre-Neuve, est partie pour Sydney, le 22 mai 1870.

L'avis à vapeur *D'ESTAING*, commandé par M. Dorlodot des Essarts, lieutenant de vaisseau, est parti pour Sydney, le 23 mai 1870.

La corvette à voile *L'EURYDICE*, commandée par M. Chardonnet, lieutenant de vaisseau, est partie pour Sydney, le 24 mai 1870.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Mai.	ENTREES.	VENANT DE
17. Léonie, c. Gaillard, sel.		Sétival.
— Clotaire, c. Guillaume, sel.		Cadix.
— Catherine, c. Mac Donald, charbon.		Cow-Bay.
18. Garland, c. Mac Comanah,		
pommes de terre.		cap Breton.
19. Emily Covlet, c. Claret, sel.		Saint-Martin.
— Ben Killiam, c. Cosbey, bois.		Prince-Edouard.
20. Ino, c. Buk, bois à feu.		côte de Terre-Neuve.
21. Lady Mulgrave, c. Carlin, div. march.		Halifax.
— Lusier, c. Bergeron, farine.		Québec.
— Atalanta, c. Pikles, bois.		Méderray.
22. Corolla, c. Lainé, sel.		Cadix.
— Trial, c. Galenon, sel.		Saint-Martin.
23. Edwin, c. Lassouree, charbon.		Sydney.
— Belle of Rame, c. Boudrot, briques.		Bangor.
23. Marie Olévine, c. Tremblay, farine.		Québec.
24. Héloïse, c. Jeanne, sel.		Saint-Martin.
— Eléonore, c. Dufruit, sel.		Cadix.

Mai.	SORTIES	ALLANT A
20. Marie-Aline, c. Nicolas,		Bordeaux.
avec 103,095 kil. morue verte et 27 fûts		
roque, pesant 2,980 kil., ch. par		
divers.		
21. Constance, c. Dupré,		Bordeaux.
avec 146,520 kil. morue verte, ch. par		
M. V. Lefrançois et la Cie G ^{te} Transat-		
lantique.		
— Mesange, c. Lefrançois,		La Rochelle.
avec 89,065 kil. morue verte, ch. par		
M. Lemoine.		
23. Hippolyte, c. Richard,		Celle.
avec 83,515 kil. morue verte, ch. par		
MM. Comollet frères et les fils de l'atné.		
— Prince-Impérial, c. Philippe,		Bordeaux.
avec 118,173 kil. morue verte et 1,000		
kil. cuirs verts, ch. par M. H. Coste.		
— Violette, c. Guillaume,		Martinique.
avec 102,729 kil. morue sèche, ch. par		
MM. Lefrançois, P. Boitard et la Cie G ^{te}		
Transatlantique.		
— Molière, c. Onagaray,		Réunion.
avec 279,075 kil. morue sèche, ch. par		
MM. Lemoine, P. Beauteemps, Beust		
père et fils et la Cie G ^{te} Transatlantique.		
25. Alma, c. Hamon,		Guadeloupe.
avec 104,450 kil. morue sèche, ch. par		
MM. Beust père et fils et la Cie G ^{te}		
Transatlantique.		

ERRATA: Dans le dernier numéro de la *Feuille officielle*, à la sortie des bâtiments, pour le *Fernand*, au lieu de: 89,312 kil. morue sèche, lisez: morue verte.

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES

AVIS AUX NAVIGATEURS

GOLFE DU BENGAL.

Éclairage de l'entrée de la rivière de Rangoon (golfe de Martalan).

Conformément à l'Annonce n° 3, 10 février 1869, les feux ci-dessous ont été allumés le 15 et le 20 septembre 1869, en même temps qu'on a enlevé le feu flottant qui signalait l'entrée de la rivière Rangoon.

Feu sur le banc Krishna.

Ce phare montre un feu fixe blanc, élevé de 18^m 2 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 14 milles. Il éclaire de l'O. S. O. à l'E. N. E., par le Sud et l'Est.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du deuxième ordre.

Le phare est sur pilotis, placé sur le bord S. E. du banc Krishna, et sa position est donnée par 15° 36' 30" N., 93° 14' 51" E.

(1) 3 officiers et 3 gardes morts, sur un personnel de 5 officiers et 7 gardes.

Une cloche de brouillard placée dans la tour sera tintée, par les temps de brume, à intervalles de 30 secondes.

INSTRUCTIONS. — Quand, venant de l'Ouest, on approchera de ce feu, qui a pour but de faire contourner la pointe Baragou en évitant les dangers de la basse Baragou et du banc Krishna, on devra se tenir par 12^m8 de fond au moins dans le Sud, gouvernant à l'Est jusqu'à ce que le feu reste au N. O., à une distance de 5 à 10 milles; on gouvernera alors, selon la force et la direction de la marée, entre le N. E. q. N. et le N. E., 40 milles, pour aller reconnaître le feu de China-Buckeer, qui est devant l'entrée de la rivière Rangoon.

Les bâtiments venant du Nord ne doivent pas aller par moins de 11 mètres d'eau quand ils courent à l'Ouest, ou amener le feu au Sud du S. 61° O. Si l'on va dans l'Ouest, on peut gouverner dans cette direction après avoir amené le feu du nord entre 5 et 10 milles, en ayant soin de ne pas aller par moins de 12^m8 de fond.

Règle générale: passez toujours à 5 milles au moins du phare.

Feu sur China-Buckeer, devant l'entrée de la rivière Rangoon.

Ce phare qui remplace l'ancien bateau-feu enlevé et situé sur la haute terre de China-Buckeer, que l'on reconnaît quand on vient à Rangoon.

Il montre un feu tournant qui atteint sa plus vive lumière de minute en minute, et que l'on pourra voir, avec une atmosphère claire, d'une distance de 15 milles. On apercevra toujours une lumière fixe entre les éclats.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du premier ordre.

Le phare est sur pilotis, peint en blanc à sa partie inférieure pour qu'on puisse le distinguer des arbres qui sont derrière lui. Il est à 3 milles au N. E. de l'entrée de la rivière China-Buckeer, près de la laisse de haute mer; mais les sables s'étendent à 6 milles dans l'Est à marée basse, et sa position est donnée par 16° 19' 30" N., 93° 51' 51" E.

Phare près de Eastern-Grove, devant l'embouchure de la rivière Rangoon.

Ce phare montre un feu fixe blanc que l'on pourra voir d'une distance de 12 milles; il éclaire un arc de 60 degrés entre le Sud et le S. 60° O.; mais sur 10 degrés de cet arc, ou du S. 25° O. au S. 35° O., il montre une lumière plus intense, visible de 16 milles dans la direction où était l'ancien bateau-feu, soit le S. 30° O.

Le phare est sur pilotis, et sa position est donnée par 16° 29' N., 94° 6' 21" E.

Ce feu n'a pas pour but de guider pour entrer dans la rivière, mais bien d'empêcher

les bâtiments, qui atterrissent sur la terre ou sur le phare de China-Buckeer de laisser courir trop dans l'Ouest.

INSTRUCTIONS. — Gouvernez pour atterrir sur le feu de China-Buckeer en le tenant entre le N. q. N.-E. et l'O. q. N.-O. Pour éviter les Eastern Sands, on ne doit jamais aller assez au Nord pour relever le feu au Sud de l'Ouest; et pour parer les Western Sands, il ne faut pas amener le phare de Eastern-Grove à l'Est du N. 28° E. Quand le feu de China-Buckeer reste à l'Ouest, et celui de Eastern-Grove entre le N. 28° E. et le Nord, on est rendu à la station des pilotes de Rangoon, dans les environs de laquelle les bateaux-pilotes croisent constamment; on pourra mouiller alors pour attendre le jour ou pour prendre le pilote.

(JOHN MACK master attendant, Rangoon).

Les relèvements sont vrais. Variation: 2° 30' E. en 1869.

Voyez la série K, n°s 93, 94, 95; les cartes n°s 900, 2,328, 2,490, et l'instruction n° 344, pages 355 et 357.

MER DU NORD.

Côte ouest de Norvège.

Le Gouvernement norvégien prévient les navigateurs que les feux ci-dessous seront allumés sur la côte Ouest de Norvège à partir du 25 janvier 1870, et tous les ans du 25 janvier jusqu'au 8 avril inclusivement:

Feu sur l'île Ærkna.

Un feu fixe rouge, élevé de 45^m3 au-dessus du niveau de la mer, et visible, avec une atmosphère claire, d'une distance de 10 à 12 milles entre l'E. 17° N., et le S. 5° 30' O., par le Nord et l'Ouest.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre (6°).

Le feu est sur l'île Ærkna, et sa position est donnée par 62° 33' 20" N., 3° 35' 51" E.

Feu sur la pointe Synæs.

Un feu fixe blanc, élevé de 8^m47 au-dessus du niveau de la mer, et visible d'une distance de 8 à 10 milles avec une atmosphère claire.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre (6°).

Le feu est sur la pointe Synæs de l'île Wiggeren, et sa position est donnée par 62° 32' 20" N., 3° 41' E.

Feu sur Alnæs.

Un feu fixe blanc, élevé de 9^m41 au-dessus du niveau de la mer, et visible d'une distance de 8 à 10 milles avec une atmosphère claire.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre (6°).

Il est sur la pointe Alnæs de l'île Godø, et sa position est donnée par 62° 30' N., 3° 38' E.

Relèvements vrais. Variation: 17° N. O. en 1870.

Voyez la série A, n°s 508a, 509a, 509b; les

cartes n°s 13 et 2367, et l'instruction n° 271, partie II, page 12.

Le Chef du service des instructions,

A. LE GRAS.

ANNONCES & AVIS

AVIS

M. HENRI COSTE, armateur, a l'honneur de faire part aux intéressés, qu'en vertu d'une procuration générale, il est le seul et unique représentant en cette colonie, de MM. **M^r Appecceix et J.-B. Damestoy**, négociants à Bayonne; en conséquence, il prie les personnes qui ont des rapports commerciaux avec ces négociants, de vouloir bien, à partir de ce jour, s'entendre avec lui tant pour le mode de paiement, que pour les réclamations ou erreurs qu'ils croiraient utile de faire connaître. 6—4

BAINS PUBLICS.

L'établissement des bains de M. HACALA (François), situé rue Truguet, en face de la rue des Bains, est ouvert au public, tous les jours, de 6 heures du matin à 8 heures du soir. 3—3

BAINS PUBLICS.

L'établissement de Bains situé rue Bisson, près du Lavoir, et exploité par le sieur IRASSOUX, est ouvert au public tous les jours, de 6 heures du matin à 8 heures du soir.

HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS à Saint-Pierre

Du 26 mai au 1^{er} juin 1870.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
MAI.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeu. 26	5 34	6 06	0 03	0 24
Vend. 27	6 27	6 46	0 44	1 03
Sam. 28	7 04	7 22	1 21	1 38
Dim. 29	7 39	7 56	1 55	2 12
Lundi 30	8 12	8 29	2 28	2 45
Mardi 31	8 45	9 02	3 01	3 14
Merc. 1	9 19	9 36	3 35	3 53

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 18 au 24 mai 1870.

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.				
18	764	761	4 5	6 5			N.-O.	3	Cl.-Cu:	
19	764	760	4	6			N.-O.	2	Cl.-Cu.-Str.	
20	755	756	7	8			O.	3	Ni.	
21	758	758	8 5	9			O.	1	Cl.-Cu.	
22	759	758	7 5	9			N.-O.	2	Cl.-Cu.	
23	757	757	6 5	8			N.-O.	2	Cl.-Cu.	
24	761	761	2 5	3 8			N.-O	3	Cl.-Cu.	Neige.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement,