



# 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 li-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.  
Les annonces doivent être remises, au plus tard, le mardi soir à deux heures.

### CALENDRIER

Jeudi 21. S. Victor, m.

V. 22. S<sup>e</sup> Magdeleine. | L. 25. S. Jacq. le M.  
S. 23. S. Apollinaire. | M. 26. Tr. s. Marcel.  
D. 24. S. Christ. V.-J. | M. 27. S. Pantaléon.

### PRX 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 OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — (Direction des colonies : 2<sup>e</sup> bureau). Envoi d'un questionnaire.  
Paris, le 14 juin 1870.

Monsieur le Commandant,

Monsieur Ledieu, professeur d'hydrographie de 1<sup>re</sup> classe, membre de la commission d'examen des mécaniciens de la flotte, a remis dans les bureaux de mon département un questionnaire relatif à tous les ports de guerre et de commerce du monde.

Je vous transmets ci-joint un exemplaire de ce questionnaire, en vous priant de le faire remplir, et de me le renvoyer avec les annotations qu'il comporte.

Recevez, etc.

L'Amiral Ministre, etc.

Pour le Ministre et par son ordre :

Le Directeur des colonies,

Signé ZOEPFFEL.

### QUESTIONNAIRE

RELATIF

A TOUS LES PORTS DE GUERRE ET DE COMMERCE.

Nota général. — Il importe de faire observer qu'aucun Port ne doit être négligé, car même les plus connus de nom ne le sont aucunement de fait.

Après la plupart des demandes, il a été réservé assez d'espace pour contenir toute la réponse. — Les questions pour lesquelles il n'en est pas ainsi, sont celles dont il sera indispensable de compléter les réponses par des notes formant annexes demandées aux personnes les plus compétentes de la localité. — La généralité donnée à la rédaction du plus grand nombre des questions a eu pour but de les approprier à tous les Ports du monde et de laisser la latitude d'y répondre d'une manière plus ou moins étendue suivant l'importance du Port et les éléments dont on disposera.

### PORT DE

Indiquer l'endroit du Port où les observations ont été faites. Latitude Déclinaison de l'aiguille aimantée. Longitude

1<sup>o</sup> État d'où dépend le port. — Exposé succinct de l'organisation politique et de la division territoriale de l'État (en provinces, départements, comtés ou districts, etc.) — Nom de la division territoriale dont le Port fait partie. Son rang dans cette division.

2<sup>o</sup> Pavillon national (en faire un croquis) : Différence pour les navires de guerre ou de commerce. Marques distinctives des navires de guerre, signes particuliers des amiraux ou des officiers d'un moindre grade commandant en chef. Guidon spécial des bâtiments de commerce appartenant au Port.

3<sup>o</sup> Nombre des habitants : 1<sup>o</sup> indigènes ; 2<sup>o</sup> étrangers ; indiquer la nationalité de ces derniers. — Mœurs et religions. — Langues usitées.

4<sup>o</sup> Principales autorités militaires et civiles : Exposé sommaire de leurs attributions.

5<sup>o</sup> Principaux consuls.

6<sup>o</sup> Meilleures cartes marines nationales ou étrangères du Port et des environs. Par qui publiées et où éditées ?

7<sup>o</sup> Postes électro-sémaphoriques et Stations de bateau de sauvetage situés entre le Port considéré et les deux Ports les plus voisins. — Principaux signaux de convention pour correspondre avec ces stations, ou indication précise des livres qui donnent ces signaux.

8<sup>o</sup> Phares et bateaux-fers actuels et en projet du port et des environs : leur portée, leur espèce. S'il existe une publication indigène sur ce sujet, en signaler exactement le titre et l'éditeur ; et indiquer les corrections et additions à y introduire.

9<sup>o</sup> Mode de balisage ; nomenclature des signaux indicateurs et autres amers servant à l'entrée de la rade et du port. — S'il existe une barre, indiquer la hauteur moyenne de l'eau au-dessus d'elle, et signaler les circonstances où il y a danger à la franchir. — Signaux spéciaux à la localité pour avertir les bâtiments au sujet de la marée, du franchissement de la barre, etc.

10<sup>o</sup> Indication précise du meilleur ouvrage donnant des renseignements sur l'entrée de la rade ou du port et sur les mouillages. — Demander aux personnes compétentes de la localité une note sur le degré de confiance à accorder à ces renseignements et sur les corrections et additions à y apporter ; ajouter les observations suggérées par sa propre expérience. — Sécurité des navires dans la rade et dans le port.

10<sup>o</sup> bis. Si le port est situé par une latitude élevée, indiquer l'époque où il commence à être bloqué par les glaces, la date moyenne

de la débâcle annuelle et l'étendue ordinaire de la région des glaces flottantes aux environs du port.

11<sup>o</sup> Indication précise du meilleur ouvrage donnant des renseignements sur les vents, les courants, les variations barométriques, la température, le climat, etc., de la localité, sur leur régime dans le port et dans ses environs, et enfin sur les tempêtes locales, leurs pronostics et leurs époques. — Demander aux personnes compétentes du port une note sur le degré de confiance à accorder à ces renseignements ainsi que sur les corrections et additions à y apporter. Signaler les observations suggérées par sa propre expérience.

12<sup>o</sup> Description générale du port proprement dit. Nom du fleuve ou de la rivière qui forme le chenal. — Si le port n'est pas à l'embouchure même, indiquer la distance à la mer et le nom de l'avant-port situé à l'embouchure. — Nomenclature des principaux monuments et des établissements scientifiques. — Nom et situation des principaux quais et bassins à flot et des entrepôts publics. S'il existe un plan de la ville et une brochure descriptive, indiquer exactement l'éditeur et le millésime ainsi que les corrections à y introduire.

13<sup>o</sup> Par qui et comment est fait le pilotage. Degré de confiance à accorder au pilote ; signaux pour les appeler ; marques distinctives de leurs bateaux. — Tarif des droits de pilotage.

14<sup>o</sup> Remorqueurs, leur service, leur tarif.

15<sup>o</sup> Dispositions les plus importantes du règlement relatif à la police du port, ou envoi d'un exemplaire de ce règlement.

16<sup>o</sup> Police sanitaire ; manière dont elle est exercée. Démarches pour avoir la libre pratique à l'arrivée et la patente de santé au départ. — Droits pour la visite et la reconnaissance du navire à l'arrivée. Droits relatifs aux quarantaines et à la purification des marchandises. — Droits pour la patente de santé au départ.

17<sup>o</sup> Fleuves, rivières ou canaux qui aboutissent au port ; villes importantes qu'ils traversent, grandeur des navires qui peuvent y naviguer.

18<sup>o</sup> Lignes de navigation actuelles et en projet qui y aboutissent. Compagnies qui desservent ces lignes. Centre de ces compagnies.



19° Lignes de chemin de fer actuelles et en projet qui y aboutissent.

20° Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines actuelles et en projet qui y aboutissent.

21° Chantier de construction appartenant à l'industrie pour navires en bois ou pour navires en fer; grandeur des navires qu'on peut y reconstruire. — Cales de halage, bassins à sec ou de radoub et bassins flottants appartenant à l'industrie, leurs principales dimensions. Envoi de leur prospectus. — Ateliers de construction pour les machines; autres établissements maritimes importants, actuels et en projet.

22° Si le port est militaire, donner dans une note-annexe une description sommaire de l'arsenal, et la nomenclature détaillée des mêmes établissements qu'en 21°

23° Ressources diverses pour réparations de coques en bois et en fer et des machines. Prix approchés de la main-d'œuvre. — Entreprise d'appareils plongeurs pour nettoyer et visiter la carène sans entrer au bassin: Tarif.

24° Facilités pour régler les chronomètres; observatoire signalant régulièrement le midi du lieu?

25° Ressources diverses pour ravitaillement en vivres frais ou de campagne, en liquides, etc. — Moyens à employer pour faire de l'eau, indiquer s'il y a une redevance à payer.

26° Approvisionnements en charbon de terre ou autres combustibles et en matières diverses pour les machines à vapeur. — Prix approchés. — Nature du charbon de terre et sa provenance. — Moyens employés pour faire le charbon.

27° Hôpitaux et maison de santé où l'on peut déposer les hommes malades. — Lazarets pour subir les quarantaines.

28° Principales maladies de la localité; époques où elles sévissent. — Mesures d'hygiène propres aux pays. — Animaux nuisibles de terre ou de mer contre lesquels il faut se tenir en garde.

29° Indication précise de l'acte réglant le mode de jaugeage des navires pour la perception des droits de douane.

30° Droits divers dits de *tonnage* (en dehors des droits de pilotage et sanitaires demandés en 13° et 16°) qui se règlent d'après le jaugeage. Distinction entre les navires chargés et les navires sur lest. — Autres droits indépendants de la grandeur du navire frappant la coque. — Privilèges, sujétions et même prohibitions concernant les navires de certains pays. — Indication précise des actes officiels et des traités de navigation ou de commerce d'après lesquels les droits dont il s'agit sont réglés et perçus.

31° Indication des actes où sont repris: 1° Les divers droits qui frappent les marchandises suivant le pavillon, et les différents drawbacks accordés soit pour l'importation soit pour l'exportation; 2° La composition du tonneau d'affrètement.

32° Courtiers; leurs principaux offices. Droits de courtage. — Démarches des capi-

taines de navire à leur consulat à l'arrivée et au départ. — Droits de chancellerie.

33° Représentants d'assurances maritimes, du bureau Véritas et du Lloyd anglais. — Principales banques, grandes maisons commerciales. — Entrepôts publics; leur tarif. — Magasins pour déchargement appartenant à des particuliers.

34° Nationalités et tonnage des navires à voiles et à vapeur qui fréquentent le port; nombre des entrées et des sorties par nation et par an dans les deux ou trois dernières années.

35° Renseignements généraux sur le commerce, l'industrie et les principales productions du pays. — Ressources que le port offre pour l'importation et l'exportation des marchandises, et pour quelles espèces de marchandises? ports principaux avec lesquels a lieu l'importation ou l'exportation. — Facilité d'affrètement.

36° Noms des meilleurs ouvrages français ou étrangers concernant le commerce, l'industrie, etc. — Par qui publiés et où édités?

37° Renseignements sur les pêches des environs: poissons baleines, corail, perles.

38° Tableau complet des monnaies, des mesures de longueur, de superficie, de capacité et de poids employées dans le port; leurs valeur en mesures françaises.

39° Calendrier et ère employés pour dater les actes officiels. Nom du journal ou de la publication officielle où ces actes paraissent. — Manière de compter le temps.

40° Écoles de navigation soit pour les officiers de la marine de l'État, soit pour ceux de la marine du Commerce. Diverses natures d'examens. Sommaire des connaissances exigées; mode de procéder aux examens. — Grades divers de la Marine de l'État, et du Commerce; correspondances avec ceux de la Marine française. — (Répondre, s'il y a lieu, sur une note-annexe.)

41° Questions analogues à ce qui précède pour les mécaniciens des bâtiments de l'État et du commerce.

42° Possibilité de recruter les matelots. Taux de leur salaire mensuel.

43° Hôtels les plus recommandables suivant l'ordre de leur importance.

44° Si le port est militaire, indiquer d'une manière précise les principaux moyens de défense actuels ou en projet de la rade et du port.

45° (Questions omises). — Débarcadères pour les embarcations: peut-on y accoster par tous les temps? — La rade est-elle quelquefois condamnée; et en pareil cas, quel est le signal fait par la terre aux navires? — Indiquer si les bouées qui servent au balisage ne chassent pas quelquefois sur leurs ancres, et ne sont pas alors drossées par les courants et la mer.

ARRÊTÉ abrogeant celui du 31 décembre 1869, qui prononce la rentrée au domaine de la grève Lemuet et C<sup>ie</sup>.

Saint-Pierre, le 11 juillet 1870.

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

Considérant qu'aux termes de l'ordonnance organique de la colonie du 18 septembre 1844, le conseil d'administration connaît comme conseil du contentieux administratif des demandes en réunion de grèves et terrains au domaine, lorsque les concessionnaires ou leurs ayants-droit n'ont pas rempli les clauses de concessions;

Vu la dépêche ministérielle du 3 juin 1870, n° 91 (direction des colonies; 2° bureau);

Sur la proposition de l'Ordonnateur,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>. L'arrêté du 31 décembre 1869, prononçant la rentrée au domaine de la grève Lemuet, est rapporté.

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 11 juillet 1870.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur p. i.,

D'HEUREUX.

ARRÊTÉ portant émission de traites en remboursement d'avances au service marine.

Saint-Pierre, le 11 juillet 1870.

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

Vu l'ordonnance du 13 mai 1838;

Vu l'arrêté du 2 avril 1868;

Attendu qu'il résulte du bordereau récapitulatif des mandats payés pendant le mois de juin 1870, que la Caisse coloniale a avancé au service marine, pour le compte de l'exercice 1870, une somme de trente-sept mille sept cent un francs vingt-cinq centimes, qu'il est nécessaire de lui rembourser;

Sur la proposition de l'Ordonnateur;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1<sup>er</sup>. Le Trésorier-Payeur de la colonie est autorisé à tirer pour le compte de l'Agent comptable des traites de la marine, sur le Caissier central du trésor public à Paris, des traites à 30 jours de vue, jusqu'à concurrence de la somme de trente-sept mille sept cent un francs vingt-cinq centimes, à laquelle s'élèvent les dépenses effectuées, pour le service marine, pendant le mois de juin 1870, au compte de l'exercice 1870, et qui se répartissent de la manière suivante; savoir:

Chapitre 4. . . . .	8,042 fr. 55
— 5. . . . .	4,031 32
— 6. . . . .	97 00
— 7. . . . .	30 07
— 9. . . . .	16,072 55
— 10. . . . .	68 38
— 11. . . . .	8,897 31
— 13. . . . .	403 87
— 18. . . . .	58 20
Total. . . . .	37,701 fr. 25

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 11 juillet 1870.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur p. i.,

D'HEUREUX.



Par ordre de l'Ordonnateur en date du 11 juillet 1870, M. Badin, commis de la marine, chargé du secrétariat de l'Ordonnateur a été destiné à continuer ses services aux détails de l'Inscription maritime et des armements.

Par ordre du même jour, M. Roberdeau, écrivain de la marine, employé aux détails de l'Inscription maritime et des armements, a été chargé du secrétariat de l'Ordonnateur, en remplacement de M. Badin, commis de la marine.

Une demande a été adressée à l'administration par le sieur Louis Doussin, dans le but d'obtenir, pour y construire une maison, la concession d'un terrain mesurant 153<sup>m</sup>13 situé à Saint-Pierre, portant le n° 186 du plan cadastral: borné au nord par le n° 185 bis vague, au sud par le n° 186 bis, concédé au sieur Durand, à l'est par la rue du Barachois, à l'ouest par le n° 200 vague.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre cette demande devront le faire dans le délai d'un mois à partir de la date du présent avis.

Saint-Pierre, le 13 juillet 1870.

## PARTIE NON OFFICIELLE

On écrit de Québec, le 26 mai :

Notre ville vient d'être de nouveau le théâtre d'une catastrophe. Avant-hier, à une heure du matin, le tocsin annonçait un incendie dans le populeux quartier de Saint-Roch. De suite les pompiers se rendirent sur l'emplacement du sinistre, mais ils ne purent, avec les trop faibles ressources à leur disposition, maîtriser le feu, qui déjà enveloppait plusieurs maisons, activé qu'il était par un vent violent et une sécheresse prolongée. L'élément destructeur se répandit si rapidement que, malgré les secours fournis par la garnison, les volontaires et de nombreux citoyens qu'encourageait la présence des principales autorités, il eut bientôt gagné une grande partie du quartier et réduit en cendres plusieurs centaines de maisons. On porte de quinze à dix-huit cents le nombre des malheureux laissés ainsi sans asile. A ces pertes, il faut ajouter celle de deux magnifiques navires mixtes (composite) presque achevés, les premières constructions de ce genre à Québec, ainsi que des immenses et coûteuses couvertures qui les abritaient. Deux autres navires en bois, dans un chantier contigu, auraient subi le même sort sans une pluie abondante, providentiellement tombée vers sept heures du matin.

Un premier incendie formidable avait détruit à peu près en entier ce même quartier de Saint-Roch en 1845; un autre, il y a quatre ans (en octobre 1869), tout aussi considérable, en ravagea une partie, ainsi que tout le faubourg Saint-Sauveur.

Depuis lors, cependant, le système d'alarme par télégraphie électrique avait été introduit à Québec et y avait donné jusqu'ici de si beaux résultats, que l'on y croyait à jamais fermée l'ère des grandes dévastations par le feu.

Malheureusement, le 24 mai, trop de retard a été mis à sonner l'alarme. Afin de compléter l'organisation actuelle, on s'accorde d'ailleurs à dire qu'il faudrait deux ou trois pompes à feu à vapeur, dont on manque complètement aujourd'hui, et qui, dans les cas où les incendies prennent de l'extension, pourraient rendre de précieux services. Il n'est pas douteux non plus que les pertes énormes que l'on vient d'éprouver eussent

été évitées sans les constructions en bois qui se rencontraient en grand nombre dans le quartier détruit et sans les dépendances de toutes sortes, hangars, abris, etc., également en bois, qu'on laisse ériger partout, même autour des maisons en brique et en pierre. On évalue à 1,500,000 fr. la totalité des dommages; les 4/5<sup>es</sup> environ sont couverts par des assurances. Il est triste de dire que plusieurs personnes, mais le nombre n'en est pas encore constaté, ont perdu la vie dans ce sinistre.

L'incendie de Saint-Roch avait à peine fini ses ravages, que la nouvelle nous parvenait à Québec de la destruction par le même élément d'une immense étendue de forêts dans le district du Saguenay. D'imprudents habitants de cette localité ayant mis le feu à une certaine partie boisée pour faire des défrichements, il a pris aussitôt des proportions effrayantes et consumé, en moins de sept heures, tout le bois et toutes les habitations sur une longueur de 36 milles anglais (58 kilom.) et une largeur de 5 milles (6 kilom.) à partir du lac Saint-Jean jusqu'à Chicoutimi. Le nombre des familles que ce désastre laisse sans ressources est de 655, dont 509 sont totalement ruinées. On dit que six personnes ont péri. Des secours en vivres viennent d'être sollicités du gouvernement de la province de Québec, qui, sans doute, s'empres- sera d'envoyer là de quoi empêcher ces malheureuses populations de mourir de faim.

(Journal offic.).

A l'occasion de l'inauguration de la ligne télégraphique indo-britannique, une expérience très-intéressante vient d'avoir lieu. Une communication directe a été établie entre Simla, dans l'Inde et Washington aux états-Unis. La dépêche comprenant 49 mots expédiée au président, par le vice-roi de l'Inde a effectué le trajet: 5,442 milles anglais (près de 3,800 lieues) en quarante minutes. Les divers messages de congratulation expédiés par le fil sont reproduits par le Times d'hier, 24 juin. Nous en extrayons le suivant qui sort du thème banal; lady Mayo, à Londres, à lord Mayo, vice-roi de l'Inde à Simla :

« En me servant du câble sous-marin, je ressens combien le monde entier est rede- vable à la science.

» Elle ne sert pas seulement à la satisfaction des intérêts politiques, mais elle rend service aux relations de familles en me permettant de vous adresser presque instantanément un témoignage d'affection de votre épouse et de votre famille. »

Une compagnie anglo-française est, dit-on, en voie de formation dans le but d'établir un nouveau câble transatlantique entre l'Angleterre et les États Unis. (Courrier du Havre).

On lit dans la Patrie :

A propos du zèle qui distingue ses reporters entre tous, on trouve dans un journal de Londres l'incident suivant :

« L'autre soir, Jenkins, correspondant d'un journal de Glasgow (Ecosse), arriva comme à son habitude, à la fin de chaque journée, au bureau du télégraphe, où il est abonné à l'année, pour faire transmettre son budget de faits divers à Glasgow, et trouva la porte de la rue fermée à double tour. Surpris de ce fait, il leva les yeux vers les fenêtres du bureau, situé au premier étage, et voyant qu'il y avait encore de la lumière, il se mit à frapper à tour de bras contre la porte, tout en criant d'une voix de Stentor :

Holà! hé! Jones! quelqu'un a fermé la porte et je ne puis pas entrer!

Du fond de son bureau, Jones, l'opérateur n'entendant rien du vacarme que son client

faisait en bas, regardait sa montre en baillant et se dit :

Jenkins ne viendra pas ce soir. Je ferais aussi bien d'aller me coucher.

— Qu'y a-t-il? demanda un policeman dont l'oreille, plus sensible que celle de l'opérateur, avait été frappée par les clameurs de Jenkins et qui venait s'informer de leur cause.

— Il y a, répondit le malheureux reporter, que j'ai là pour mon journal un paquet de nouvelles des plus intéressantes: un assassinat, trois incendies et une grève des plus importantes, qu'il faut que j'expédie avant une heure à Glasgow, et que je trouve la porte du bureau fermée! Comment donc faire?

Le policeman se mit à son tour à cogner avec son bâton officiel contre la porte ennemie, de manière à éveiller tous les échos d'alentour, mais pas encore assez bruyamment, paraît-il, pour se faire entendre de l'opérateur.

— Mais pourquoi ne pas vous adresser à un autre bureau? demanda le policeman, convaincu enfin de l'inutilité de leurs efforts combinés pour se faire entendre, et voyant que le désespoir de son interlocuteur prenait à chaque instant un caractère plus alarmant.

— Parce que je ne suis autorisé de me servir que de cette ligne spécialement, répondit Jenkins. Ah! j'y suis! ajouta-t-il avec un cri de joie. Et avant que le policeman n'eût le temps de lui demander l'explication de ce cri, il tournait déjà le coin de la rue et ne s'arrêta dans sa course folle que devant la porte, ouverte cette fois, d'un autre bureau de télégraphe situé dans une rue avoisinante.

— Monsieur, dit-il à l'employé de céans en cherchant à prendre haleine, je me trouve dans un terrible embarras: je suis reporter, j'ai des nouvelles importantes qu'il faut que j'expédie à Glasgow, la porte du bureau dont je me sers habituellement est fermée, mon imbécile d'opérateur s'est endormie sans doute, et....

— En effet, monsieur, voilà un ennuyeux contre-temps, interrompit l'employé.

— Ce que j'ai à vous demander, c'est de transmettre par votre instrument le message que je vais vous dicter, au correspondant de mon bureau à Glasgow.

L'opérateur alla à son poste, et Jenkins lui dicta ce qui suit :

« GLASGOW. — Éveillez Jones station X; dites-lui que Jenkins est à la porte, et qu'il vienne lui ouvrir. »

Pendant ce temps, Jones station X, de plus en plus convaincu de l'inutilité de prolonger sa veillée, se préparait à éteindre les lumières et à s'aller coucher, lorsque le cliquetis de son instrument se fit tout à coup entendre.

— Voilà Glasgow qui m'appelle, se dit-il en s'approchant de l'appareil et en faisant jouer les fils, et il demanda :

— Qu'y a-t-il?

La réponse se fit aussitôt.

« Jenkins est en bas. — Porte fermée. — Allez lui ouvrir. »

Jones s'élança dans l'escalier, en descendant les degrés quatre à quatre, et ouvrit la porte à son client, qui, à sa grande joie, put enfin expédier sa récolte de faits divers.

## ANNONCES HYDROGRAPHIQUES

### AVIS AUX NAVIGATEURS

ILES BRITANNIQUES.

Bateau-feu provisoire à Fleetwood (côte Ouest d'Angleterre).

Le phare sur pilotis de Fleetwood ayant été détruit, on a mouillé provisoirement, et jusqu'à ce qu'on ait pu le reconstruire, un ba-





Le feu à 1/4 de mille dans le N. 79° O. de la position de l'ancien phare, et par 7<sup>m</sup>3 de fond aux basses mers des syzygies.  
Ce bateau est à deux-mâts, peint en rouge et montre un feu semblable au précédent.  
Relèvements vrais. Variation : 22° 30' N. O. en 1870.  
Voir la série B, n° 346, et la carte n° 1304.

Signaux à l'entrée du port de Lovestoft  
(côte Est d'Angleterre).

L. Bureau de Trinity-House fait savoir que la profondeur de l'eau, à l'entrée du port de Lovestoft, sera signalée par les signaux ci-dessous, au lieu de ceux qui avaient été indiqués dans l'Annonce n° 14, 10 mars 1870.

Un pavillon rouge le jour et un feu rouge la nuit indiqueront qu'il y a 3 mètres d'eau et plus dans la passe.

Un ballon noir le jour et un feu vert la nuit indiqueront qu'il y a moins de 3 mètres d'eau dans la passe.

Voyez la série B, n° 119, et l'instruction n° 382, page 245.

#### IRLANDE (COTE OUEST).

Changement dans la couleur du phare de Inisher.

La Commission des phares d'Irlande fait connaître qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 1870, la ceinture blanche de la tour du phare de Inisher, îles Arran, située à l'entrée de la baie de Galway, sera peinte en rouge.

Voyez la série B, n° 508.

#### MANCHE

(côte Nord de France).

Déplacement de bouées au port de Calais.

Les bouées n° 1 et 6 du Riden de Calais se trouvant presque sur la route des paquebots, la bouée n° 1 a été portée à 1 mille dans l'Ouest de son ancienne position, et la bouée n° 6 à 2 milles 1/2 dans le N. E. de son ancienne position.

Voyez les cartes n° 953, 947 et 1527.

#### MER MÉDITERRANÉE.

Feu fixe sur le cap Palinure

(côte Ouest d'Italie).

Le Bureau scientifique de Livourne fait connaître que, le 19 mars 1870, on a allumé un nouveau feu dans une tour récemment construite sur le cap Palinure, côte Ouest d'Italie.

Le feu est fixe blanc, élevé de 206 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 20 milles sur tout l'horizon en mer.

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

La tour est octogone, élevée de 5<sup>m</sup>80 sur la maison des gardiens, bâtiment à deux étages, et sa position est donnée par 40° 1' 48" N., 12° 40' 53" E.

Voyez la série D, n° 300; les cartes n° 1186, 2021, 907.

Le Chef du service des instructions,

A. LE GRAS.

#### BUREAU DE BIENFAISANCE DE SAINT-PIERRE.

Fourniture de 120 barils de farine de froment.

Le bureau de bienfaisance de Saint-Pierre, fait connaître aux négociants de la colonie que, le 4 août prochain, à une heure après-midi, dans une des salles du Presbytère, il sera procédé à l'adjudication, sur soumissions cachetées et au rabais, de la fourniture 120 barils de farine de froment reconnue de bonne qualité par les boulangers fournisseurs du bureau.

Il n'y aura point de prix de base. L'adjudicataire devra fournir une caution solvable;

En cas d'égalité de prix entre deux ou plusieurs concurrents, l'adjudication recommencera séance tenante.

La livraison devra se faire :

60 barils au 1<sup>er</sup> septembre, et 60 barils au 31 décembre 1870.

Le paiement de chaque livraison se fera aussitôt après.

L'adjudication ne sera définitive que 24 heures après, et pendant ce délai, celui qui offrirait un rabais de 3 à 5 0/0 sur la somme totale, aurait la préférence et deviendrait adjudicataire.

Les offres devront être adressées à M. le Curé, président du bureau, le 4 août, au moment de l'ouverture de la séance.

#### ÉTAT CIVIL.

##### SAINT-PIERRE.

###### NAISSANCES.

13 juillet. — Gaillard (Gomer-Joseph).  
14 id. — Touraine (Alexandre-Louis-Marie).  
14 id. — Hubert Eugénie-Adèle).  
14 id. — Littayé (Gabriel-Henri).

#### NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES

##### PORT DE SAINT-PIERRE

###### BÂTIMENTS DE L'ÉTAT.

###### ENTRÉES.

La frégate à vapeur *Magicienne*, portant le pavillon du contre-amiral Lefebvre, commandant la division des Antilles et de l'Amérique du Nord, a mouillée sur rade le 17 juillet 1870.

L'avis à vapeur *Latouche-Tréville*, commandé par M. Basset, lieutenant de vaisseau, venant de Sydney, a mouillé sur rade, le 17 juillet 1870.

###### SORTIES.

L'avis à vapeur *Latouche-Tréville*, est sorti le 18 juillet 1870.

La frégate à vapeur *Magicienne*, est sortie le 19 juillet 1870.

###### BÂTIMENTS DU COMMERCE.

juillet.

###### ENTRÉES.

19. G. p. Mary-Frazer, c. Chapdelaine.

VENANT DE  
Sydney.

## ANNONCES & AVIS

### AVIS

M. **BÉCHACQ** a l'honneur d'informer le public, qu'il recommence ses travaux de pâtisserie, et qu'il se recommande à ses anciens clients.

Ils trouveront chez lui des gâteaux sur commande, tels que : pièces montées, choux à la crème, éclair, fanchonnettes, macarons, lampions, etc., et un assortiment de pâtisserie ordinaire.

1—3

### A LOUER.

Une maison située rue Granchain, composée ainsi qu'il suit :

Quatre pièces au rez-de-chaussée, cave au-dessous; — quatre jolies chambres, grenier au-dessus.

Cour, jardin, magasin de décharge.

Cette maison est disposée pour tenir commerce.

S'adresser à M<sup>me</sup> PONÉE, propriétaire de ladite maison.

#### HEURES DES PLEINES ET BASSES MERS à Saint-Pierre

Du 21 au 27 juillet 1870.

DATES	PLEINES MERS		BASSES MERS	
	MATIN	SOIR	MATIN	SOIR
JUILLET.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Jeudi 21	2 17	2 48	8 11	8 40
Vend. 22	3 19	3 52	9 11	9 43
Sam. 23	4 24	4 35	10 16	10 48
Dim. 24	4 56	5 25	11 18	11 46
Lundi 25	5 52	6 18	0 13	0 39
Mardi 26	6 42	7 04	01 01	1 22
Merc. 27	7 25	7 46	1 43	2 04

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 13 au 19 juillet 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.				
13	761	760	20	19			S.-O.	1	Ni.	Brume.
14	755	755	16 5	16			S.-O.	1	Ni.	Pluie. Brume.
15	753	752	16	15			S.-O.	1	Ni.	Pluie. Brume.
16	755	757	15	16			O.	2	Ci.-Cu.-Str.	
17	757	757	15 5	16 5			S.-O.	1	Ni.	Brume.
18	754	753	15 8	16 9			S.-O.	4	Ni.	Brume.
19	755	759	14	16			N.	3	Ci.-Cu.-Str.	