

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

**COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE**

**AFFAIRE DE LA SOUVERAINETÉ SUR PEDRA BRANCA/PULAU BATU PUTEH,  
MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE**

**(MALAISIE/SINGAPOUR)**

**MÉMOIRE DE SINGAPOUR**

**VOLUME 3**

**Annexes 31 à 60**

**25 mars 2004**

*[Traduction du Greffe]*

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
Annexe 31 lettre du 5 septembre 1849 adressée au gouverneur général de l'Inde en conseil par le directoire de la Compagnie des Indes orientales .....	1
Annexe 32 Lettre du 27 octobre 1849 adressée à W. Seton Karr, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale par W. Grey, sous-secrétaire du gouvernement de l'Inde.....	3
Annexe 33 Lettre du 12 novembre 1849 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par W. Seton Karr, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.....	4
Annexe 34 lettre du 20 décembre 1849 adressée à T. Church, conseiller résident de Singapour par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	5
Annexe 35 Lettre du 24 décembre 1849 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par W.J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	6
Annexe 36 Lettre du 26 décembre 1849 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	7
Annexe 37 Lettre du 27 décembre 1849 adressée au directoire de la Compagnie anglaise des Indes orientales par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca .....	8
Annexe 38 Lettre du 29 décembre 1849 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	9
Annexe 39 Lettre du 13 février 1850 adressée à W. Seton Karr, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de Galles, de Singapour et de Malacca .....	10
Annexe 40 Lettre du 22 février 1850 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca .....	13
Annexe 41 Lettre du 19 mars 1850 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par H.V. Bayley, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale .....	14
Annexe 42 Lettre du 30 mars 1850 au directoire de la Compagnie anglaise des Indes orientales par J. H. Lettler du service des affaires maritimes du gouvernement du Bengale .....	15
Annexe 43 Lettre du 4 avril 1850 adressée au conseiller résident à Malacca par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	17
Annexe 44 Lettre du 19 avril 1850 adressée au conseiller résident à Malacca par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	18
Annexe 45 «Le phare Horsburgh», <i>Straits Times</i> , 28 mai 1850 .....	19
Annexe 46 Lettre du 18 septembre 1850 adressée au service des affaires maritimes du gouvernement du Bengale par le directoire de la Compagnie anglaise des Indes orientales.....	23

Annexe 47	Lettre du 2 novembre 1850 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement de Singapour.....	25
Annexe 48	Lettre du 7 novembre 1850 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par T. Church, conseiller résident de Singapour.....	30
Annexe 49	Lettre du 9 novembre 1850 adressée à W. Seton Karr, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	31
Annexe 50	Lettre du 20 janvier 1851 adressée à Allan Stevenson, ingénieur du Northern Lighthouse Board à Edimbourg par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	33
Annexe 51	Lettre du 6 février 1851 adressée à Allan Stevenson, ingénieur du Northern Lighthouse Board à Edimbourg par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	34
Annexe 52	Lettre du 1 <sup>er</sup> avril 1851 adressée à Allan Stevenson, ingénieur du Northern Lighthouse Board à Edimbourg par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	35
Annexe 53	Etat des recettes et débours à Singapour pendant l'année officielle 1850-1851, non compris les effectifs militaires et les forçats, paru dans le <i>Singapore Free Press and Mercantile Adviser</i> , 31 mai 1851.....	36
Annexe 54	Lettre du 20 juillet 1851 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	37
Annexe 55	Lettre du 23 août 1851 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	43
Annexe 56	Extraits pertinents du <i>Straits Times and Singapore Journal of Commerce</i> (23 et 30 septembre et 7 octobre 1851); du <i>Singapore Free Press &amp; Mercantile Adviser</i> (3 et 6 octobre 1851).....	45
Annexe 57	Lettre du 28 octobre 1851 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	46
Annexe 58	Lettre du 1 <sup>er</sup> novembre 1851 adressée à F. J. Halliday, secrétaire du gouvernement du Bengale par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca,.....	48
Annexe 59	Loi n° VI de 1852 (Indes) relative à la compensation des frais liés au phare de Pedra Branca.....	51
Annexe 60	Etat des recettes et débours de Singapour pour l'exercice 1851-1852, à l'exception du budget affecté à l'armée et aux condamnés, <i>Singapore Free Press and Mercantile Advertiser</i> 19 juin 1852.....	53

## ANNEXE 31

### LETTRE DU 5 SEPTEMBRE 1849 ADRESSÉE AU GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDE EN CONSEIL PAR LE DIRECTOIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES ORIENTALES

Service des affaires maritimes

Lettre n° 3 de 1849

1. Votre lettre n° 3 en date du 3 mars relative au projet de phare Horsburgh nous informe que le coût de ce bâtiment, qui ne devait à l'origine pas dépasser 7000 dollars, ou 15 750 roupies, est maintenant estimé à 29 417 roupies, non compris le coût d'un fanal, ce qui, avec les autres dépenses, portera le coût total à 50 917 roupies, et cela non compris le transport des hommes et des matériaux dont il est proposé que le gouvernement assume la charge. Il est évident que même cette estimation majorée, qui pourra être modifiée par plusieurs imprévus, risque fort d'être considérablement dépassée, s'agissant d'un ouvrage aussi difficile.

2. Le surcroît des dépenses est dû au choix (consécutif aux échanges avec les lords de l'Amirauté) de l'île de Pedra Branca au lieu de Peak Rock comme emplacement du phare, celle-ci étant non seulement beaucoup plus éloignée de Singapour et bien moins accessible, mais aussi beaucoup plus exposée à l'influence des vagues lors de la mousson du nord-est, de sorte qu'il est absolument nécessaire que la structure soit «entièrement recouverte de granit scellé par du ciment» avec des fondations en maçonnerie\* et non constituées de matériaux en briques et en chunan, qui auraient suffi sur Peak Rock, lequel est situé sur la côte septentrionale du détroit.

3. Le montant des souscriptions reçues à ce jour pour le phare s'élève à 22 194 roupies, soit un déficit de 28 723 roupies que vous proposez de combler par une avance du gouvernement et, pour pourvoir au remboursement de ce prêt, vous proposez aussi que le droit que nous autorisons à prélever sur les navires faisant escale à Singapour ou quittant les ports indiens et mettant le cap vers la Chine ou l'est de Singapour, passe d'une roupie à deux dollars ou 4,5 roupies pour 100 tonnes.

4. Comme le faible taux en vigueur serait insuffisant pour couvrir les dépenses afférentes à un phare érigé sur Pedra Branca et qu'il ne semble pas y avoir d'autre moyen, afin d'en assurer la construction et l'entretien, qui soit préalable à l'imposition d'un droit de tonnage approprié sur la navigation, nous vous autorisons à prélever un droit dès que le feu du phare sera visible : mais, convaincus que les dépenses excéderont le montant que vous avez estimé, nous demandons qu'un droit de tonnage de 2,5 dollars pour cent tonnes soit prélevé sur les navires susvisés.

Vos amis sincères,

(Signé) A. GALLOWAY,

(Signé) J. SHEPERD,

(Signé) J. COTTON,

---

\* Ainsi décrit dans le rapport établi à Singapour en date du 8 mars 1848 par le géomètre du gouvernement : «Maçonnerie en pierre de taille pour le parement de l'ouvrage sur fond de remplissage en brique lié par mortier ordinaire.»

*(Signé)* W.L. MEVILLE,

*(Signé)* R. JENKINS,

*(Signé)* C. MILLS,

*(Signé)* W.H. SYKES,

*(Signé)* J.W. HOGG,

*(Signé)* W.J. EASTWICK,

*(Signé)* W.H.C. PLOWDEN,

*(Signé)* J. MASTERMAN,

*(Signé)* R.D. MANGLES,

*(Signé)* J.C. WHITEMAN,

*(Signé)* F. WARDEN.

---

Service des affaires maritimes

Le 5 septembre 1849

D/19 oct/49

Lettre n° 3 de 1849 adressée par la Compagnie au gouverneur général de l'Inde en conseil  
Via Marseille et Bombay

Sd/...20/10

Réponse à la lettre n° 3 du 3 mars 1849 concernant le coût du phare Horsburgh à Pedra Branca autorisant l'imposition d'un droit de tonnage de 2 dollars et demi pour chaque centaine de tonnes sur les navires touchant à Singapour ou appareillant pour la Chine ou l'est de Singapour à partir des ports indiens.

---

**ANNEXE 32**

**LETTRE DU 27 OCTOBRE 1849 ADRESSÉE À W. SETON KARR, SOUS-SECRÉTAIRE DU  
GOUVERNEMENT DU BENGAL PAR W. GREY, SOUS-SECRÉTAIRE DU  
GOUVERNEMENT DE L'INDE**

Home Department

Me référant à la correspondance indiquée en marge \*, je suis chargé par le président en conseil de transmettre la copie ci-jointe de la dépêche n° 3 du directoire, datée du 5 septembre 1849, concernant la construction d'un phare à Pedra Branca, et de demander que le gouverneur de Singapour soit habilité à commencer immédiatement les travaux de construction.

2. Il est fait observer qu'un droit de deux dollars et demi pour chaque centaine de tonnes devra être prélevé sur la navigation dès que le phare sera achevé. Une loi s'imposera à cette fin, et il faut donner des instructions au colonel Butterworth pour qu'il saisisse rapidement l'occasion de soumettre un projet de loi contenant les dispositions qui seraient jugées nécessaires.

Veillez agréer, etc.

Chambre du conseil

*(Signé)* W. GREY,

Sous-secrétaire du gouvernement de l'Inde.

---

\* Notre lettre n° 284 du 24 avril 1847 au Bengale. Réponse n° 1363 du 6 octobre 1848. Notre lettre n° 921 du 21 octobre 1848. Réponse n° 949 du 13 décembre 1848. Réponse n° 271 du 5 avril 1849. Notre lettre n° 237 du 7 avril 1849. Notre lettre n° 237 du 7 avril 1849.

**ANNEXE 33**

**LETTRE DU 12 NOVEMBRE 1849 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE  
DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR W. SETON KARR,  
SOUS-SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU BENGALE**

Fort William,  
N° 784  
Service des affaires maritimes

Me référant à notre lettre n° 314 du 19 avril dernier, je suis chargé par le gouverneur adjoint du Bengale de vous faire tenir copie d'une communication du 27 octobre émanant du sous-secrétaire du gouvernement des Indes au Home Department portant le n° 607, à laquelle est jointe une communication du directoire, et de vous prier de prendre des mesures immédiates pour commencer l'édification du phare Horsburgh sur l'île de Pedra Branca.

2. Son Honneur demande également que vous soumettiez un projet de loi en vue de légaliser le droit qu'il est projeté de prélever sur les navires dès que l'érection du phare sera achevée.

Veillez agréer, etc.

*(Signé)* W. SETON KARR,

Sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.

---

**ANNEXE 34**

**LETTRE DU 20 DÉCEMBRE 1849 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT DE  
SINGAPOUR PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 1217 de 1849 contenant en annexe copie des lettres n° 510 de S. Exc. le gouverneur, n° 7840 du sous-secrétaire du gouvernement du Bengale et n° 607 de W. Gray, *Esquire*, sous-secrétaire du gouvernement de l'Inde, contenant copie de la notification officielle n° 3 de septembre 1849, relative à l'édification d'un phare sur Pedra Branca, par laquelle le directoire approuve sa construction immédiate, sous le nom de «phare Horsburgh», conformément aux plans, aux prescriptions techniques et au devis joints à mes lettres n°s 19 & 20 de 1848, et me fait l'honneur de me confier son érection.

.....

---

**ANNEXE 35**

**LETTRE DU 24 DÉCEMBRE 1849 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR W.J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 528  
GI n° 1088 de 1849

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour ainsi que de la communication du géomètre du gouvernement, M. Thomson, qui y était jointe, concernant l'ordre que j'ai donné de déléguer la tâche de la construction du phare Horsburgh à ce dernier.

Le vapeur et la grande canonnière pourront être utilisés pour transporter les matériaux, provisions etc. à Pedra Branca à l'intention des ouvriers qui y séjourneront et si d'autres services sont nécessaires la canonnière stationnée à Malacca pourra être réquisitionnée.

L'allocation supplémentaire accordée à M. Thomson pendant son emploi au site du phare et celle d'un superviseur commenceront à compter du 1<sup>er</sup> janvier, et vous êtes autorisé par la présente à avancer les montants nécessaires au titre du phare Horsburgh.

Veillez agréer, etc.

*(Signé)* W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

---

**ANNEXE 36**

**LETTRE DU 26 DÉCEMBRE 1849 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

N° 33

Objet : Lampes, fanal, etc., requis pour le phare Horsburgh à Pedro Branca

Suite aux questions évoquées dans ma lettre n° 32 du 20 décembre concernant le phare Horsburgh, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai examiné avec soin les moyens les plus appropriés pour l'achat des lampes, du fanal et des équipements, auquel Son Honneur le gouverneur m'enjoint de procéder en me mettant en contact «avec l'une des éminentes parties qui, dans la mère patrie, sont versées en ces matières afin de déterminer l'éclairage nécessaire et faire construire en temps opportun les appareils voulus». Je me permets de souscrire entièrement à l'avis de Son Honneur le gouverneur selon lequel une partie aussi importante et délicate de l'entreprise ne saurait être confiée qu'à un ingénieur dont la respectabilité ne fasse aucun doute et dont les compétences aient déjà été pleinement démontrées dans la mère patrie. Ce domaine est d'une importance telle que les plus éminents hommes de science européens s'y intéressent.

La personne à laquelle j'ai proposé de confier cette partie de l'entreprise dans ma lettre du 24 mai 1848 est l'ingénieur du Northern Lights Board, M. Allan Stevenson, fils du plus éminent ingénieur des phares de ce siècle et lui-même l'un des meilleurs représentants de sa profession pour avoir mené à bonne fin l'édification du phare de Sherryone. Je me permets humblement de réitérer ma proposition et de solliciter l'autorisation du gouvernement pour entrer sans délai en communication avec ce monsieur, non seulement pour obtenir son opinion sur la nature du fanal à installer et lui demander de le concevoir, ce pour quoi je lui ferai parvenir des cartes du détroit de Singapour, mais aussi pour lui demander d'engager des ingénieurs en mécanique pour construire la lanterne, les lampes, équipements, etc. et aussi de superviser et surveiller personnellement la fabrication de l'ensemble jusqu'à ce qu'il soit emballé et expédié en toute sécurité à Singapour. En procédant ainsi je suis convaincu que les équipements seront les meilleurs qui se puissent maintenant fabriquer, dotés des plus récentes innovations, et que la compétence et l'expérience qui font la renommée de M. Stevenson garantiront que le phare installé à Pedra Branca donnera pleine satisfaction au monde maritime.

J'aurai besoin pour m'assurer les services de l'ingénieur de donner des références en Angleterre aux parties qui fourniront les fonds nécessaires. A cette fin, je suggère humblement soit de m'autoriser à effectuer les transactions financières par le truchement d'une firme de Singapour désignée par le gouvernement, soit d'inviter le directoire à avancer les sommes nécessaires à M. Stevenson ou aux personnes qu'il aura nommées en tant que de besoin, ce montant étant limité pour l'heure à 1500 livres sterling.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J.T. THOMSON,

Géomètre du gouvernement.

---

ANNEXE 37

**LETTRE DU 27 DÉCEMBRE 1849 ADRESSÉE AU DIRECTOIRE DE LA COMPAGNIE ANGLAISE  
DES INDES ORIENTALES PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU  
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 340  
Genl. n° 109G de 1849  
Singapour,  
M. J.G. Melvill  
Secrétaire du directoire de la Compagnie anglaise des Indes orientales  
East India House, Londres

Je me réfère à la lettre n° 3 de 1849 du directoire au gouvernement des Indes en date du 5 septembre approuvant la construction d'un phare à Pedro Branca en mer de Chine. J'ai l'honneur de vous faire tenir très respectueusement copie d'une lettre de M. Thomson, à qui cette tâche a été confiée, et de demander que les avances requises par M. Stevenson, l'ingénieur choisi pour superviser la fabrication de la coupole et des feux, soient versées par le directoire.

Si l'avance de cette modique somme risque de causer des difficultés ou des complications pour l'ajustement des comptes avec les Indes, je suis prêt à verser le montant avancé sous forme de billets de la marine ou du gouvernement de Labuan, et j'espère qu'on me pardonnera cette requête inhabituelle, qui ne m'est inspirée que par le souci d'éviter les difficultés, risques et dépenses que comporte une négociation par l'intermédiaire des agences de paiement basées dans nos petits établissements.

Les travaux à exécuter sont d'une telle importance pour la sécurité de la navigation que je suis persuadé que si la somme (de 1500 livres) prévue pour le phare se révélait insuffisante, le directoire ne s'opposerait pas aux débours additionnels que pourrait recommander M. Thomson.

J'ai le plaisir de vous annoncer que le début des travaux est prévu pour le mois de mars prochain.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

(Copie conforme)

---

**ANNEXE 38**

**LETTRE DU 29 DÉCEMBRE 1849 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 542  
Gl. n° 1113 de 1849

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 159 en date de ce jour à laquelle est joint un document émanant du capitaine du port et énumérant les réparations à faire à la canonnière *Charlotte* et les modifications rendues nécessaires par son emploi par l'officier chargé de la construction du phare à Pedra Branca.

Je demande que lesdites réparations et modifications soient effectuées sans délai et imputées aux dépenses afférentes à la construction du phare de Pedra Branca.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W. J. BUTTERWORTH,  
Gouverneur.

---

ANNEXE 39

**LETTRE DU 13 FÉVRIER 1850 ADRESSÉE À W. SETON KARR, SOUS-SECRÉTAIRE DU  
GOUVERNEMENT DU BENGAL PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR  
DE L'ÎLE DU PRINCE-DE GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 22

Genl. n° 158 de 1850

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 784 du 12 novembre 1849 et de sa pièce jointe, à savoir la lettre du gouvernement des Indes transmettant le message du directoire autorisant la construction immédiate à Pedra Branca d'un phare qui doit porter le nom du célèbre hydrographe James Horsburgh *Esquire*.

2. Dès réception de la communication susmentionnée, j'ai demandé au géomètre du gouvernement, M. Thomson, de vérifier si l'entrepreneur initial, «Choa Ah Lam», était toujours prêt à entreprendre ces travaux en garantissant qu'ils seraient réalisés conformément aux spécifications et estimations établies par M. Thomson, approuvées par l'Ingénieur en chef et communiquées au gouvernement dans la lettre n° 72 en date du 12 juin 1848.

3. La copie ci-jointe d'une lettre\* de M. Thomson indique que tous les arrangements préliminaires ont été pris avec ledit entrepreneur pour que les travaux commencent au début du mois de mars prochain et j'ai autorisé en conséquence les crédits supplémentaires approuvés par le directoire, qui pourront être retirés à compter du premier courant, pour l'établissement des modèles et autres documents, ainsi que les avances requises par l'entrepreneur pour faire venir de Chine les maçons qui résideront à Pedra Branca, où ils prépareront les blocs de granit qui seront utilisés pour le parement de l'édifice. J'ai toutes raisons de croire que sous la supervision compétente de M. Thomson, qui est tout à fait familier de la main-d'œuvre chinoise, la construction du phare progressera rapidement et avec succès.

4. En raison du grand éloignement de Singapour et de l'exposition aux éléments du rocher sur lequel le phare sera érigé, la supervision des travaux sera une tâche ardue et dangereuse, mais j'ai toute confiance en M. Thomson, qui connaît bien ce climat et a une vaste connaissance des us et coutumes de ces gens. En réalité, ainsi que le fait observer l'ingénieur en chef dans sa lettre du 6 juin 1848, que je vous ai fait tenir dans ma communication n° 72 du 12 du même mois,

«le géomètre du gouvernement ... est le seul en ces établissements à avoir une connaissance pratique de la construction, à connaître la langue locale, à jouir d'une emprise et d'un contrôle sur les chefs de chantier chinois et leurs subordonnés et à connaître assez bien les ressources de Singapour pour assurer le succès de l'entreprise sans important dépassement de coûts».

5. M. Thomson souhaite apporter de légères améliorations au confort et aux commodités de la salle d'accueil ainsi qu'à l'aménagement intérieur de l'édifice par rapport au plan primitif, et comme les dépenses qui en découleront seront minimales, je me suis permis de l'autoriser à commander les articles nécessaires sur le marché anglais.

---

\* Voir la pièce jointe à la lettre n° 156 adressée au conseiller résident de Singapour le 24 décembre 1849.

6. Les difficultés et les risques qu'il y a à effectuer des transactions par les agences locales m'ont amené à me rendre à la suggestion de M. Thomson et à demander au directoire de consentir les avances nécessaires à l'ingénieur chargé de préparer la coupole et les feux. Je joins respectueusement à la présente une copie de ma communication \* au Secrétaire de la Compagnie des Indes et je forme le vœu que ma démarche recueillera l'approbation de l'honorable gouverneur du Bengale.

7. Je saisis l'occasion pour soumettre à l'examen du gouvernement l'extrait \* ci-joint du procès-verbal de la chambre de commerce de la Station, demandant que le remboursement des avances consenties par le directoire pour la construction du phare Horsburgh soit réparti sur quelques années, de manière à ce qu'une partie des droits qu'il est prévu de lever pour le phare puisse être utilisée pour faciliter la navigation dans le détroit de Malacca.

8. Les navigateurs ont principalement besoin d'un signal lumineux sur le «gisant de deux brasses et demie» se trouvant dans le détroit de Malacca, ainsi que l'indique le mémorandum que je vous ai fait suivre dans ma lettre n° 91 du 14 juillet 1849, et comme je suis convaincu que ce serait le plus grand service qui pourrait leur être rendu, je recommande vivement de répondre aux vœux de plusieurs armateurs et capitaines de navires à cet égard et dans l'intervalle je suis heureux d'annoncer que j'ai expédié l'une des bouées \* reçues de Calcutta vers le lieu susmentionné.

9. Le comité de la chambre de commerce demande en outre un ou plusieurs feux dans les parages de Singapour et j'estime qu'un feu pour guider les navires qui doublent Tree Island, Sultan Shoal et Rabbit et Coney, serait d'une grande utilité pour les navigateurs, et de peu de dépense à part les frais minimes d'entretien du signal pendant la nuit.

10. La chambre de commerce a considérablement surestimé les recettes en fondant ses calculs sur le nombre de navires arrivant à Singapour et en partant, sans tenir compte du fait qu'un même navire peut entrer dans le port une demi-douzaine de fois pendant l'année. Le tonnage sur lequel les droits de phare seront perçus ne dépassera pas 150 000, si on limite à deux fois l'an le paiement de ces droits \* pour chaque navire gréé en carré.

11. Le comité souhaite en outre que les droits ne soient perçus autant que possible que dans les présidences, où des droits d'importation et d'exportation sont levés, car il pense que les prélever ici pourrait «être préjudiciable au commerce local, qui jusqu'à ce jour a été libre de droits, quelles qu'ils soient», mais, comme je l'indiquerai, le comité a modifié son opinion.

12. Il m'a semblé que l'adoption des vues primitives du comité de la chambre de commerce sur ce point pourrait engendrer des difficultés et des tracasseries, car les capitaines de navires devraient alors produire à la station des reçus indiquant les montants payés par eux en Inde, reçus qui pourraient être difficiles à obtenir, d'autant que passer une loi pour autoriser ces droits serait nécessairement très compliqué, sans compter que le public ignorerait le montant effectif des recettes provenant desdits droits.

---

\* N° 340 du 27 décembre 1849. Voir le registre local.

\* Voir la pièce jointe à la lettre de la chambre de commerce du 24 décembre 1849.

\* Voir l'avis ci-joint du capitaine Congalton en date du 24 janvier 1850.

\* 2,5 cents la tonne.

13. Dans ces circonstances et compte tenu du fait que tous ou presque tous les navires passant par le détroit de Malacca en provenance des présidences s'arrêtent à Singapour à l'entrée et à la sortie de la mer de Chine, je me suis permis de rédiger un projet de loi portant imposition de droits dans notre port uniquement, qui, je l'espère, sera approuvé, étant donné surtout que je suis en mesure d'affirmer que la chambre de commerce a souscrit à mon raisonnement et exprimé par la bouche de son président sa satisfaction à l'égard du projet de loi\* proposé.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

Réponses : n° 171 du 19 mars 1850,

n° 103 du 5 novembre 1850 et  
n° 603 du 24 octobre 1850

---

---

\* Original envoyé, voir le dossier local au 13 février 1850.

**ANNEXE 40**

**LETTRE DU 22 FÉVRIER 1850 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 76

GI n° 188 de 1850

La présente est une copie conforme de la lettre n° 42 du sous-secrétaire du gouvernement du Bengale en date du 29 janvier 1850. Approuve les réparations et modifications autorisées à la canonnière *Charlotte*, pour un montant de 620 dollars, avant son emploi pour le transport à Pedra Branca de M. Thomson, officier chargé de la construction du phare Horsburgh, et demande que ledit montant soit débité sur le compte du phare susmentionné. La présente est pour la gouverne du conseiller résident de Singapour, par référence à sa lettre n° 159 en date du 29 décembre 1849.

Fait à Singapour le 22 février 1850.

---

**ANNEXE 41**

**LETTRE DU 19 MARS 1850 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE  
DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR H. V. BAYLEY,  
SOUS-SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU BENGALE**

N° 171

Fort William

Le gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca  
Service des affaires maritimes

Le gouverneur adjoint du Bengale me charge d'accuser réception de votre lettre n° 22 et de ses pièces jointes faisant état des mesures prises en vue de la construction immédiate du phare Horsburgh à Pedra Branca.

2. Son Honneur approuve les arrangements préliminaires qui ont été pris par l'entrepreneur «Choa Ah Sham» pour le commencement des travaux, ainsi que l'autorisation donnée par vous pour les frais additionnels sanctionnés par le directoire le 1<sup>er</sup> février et les avances versées à l'entrepreneur pour lui permettre d'importer des maçons de Chine.

3. D'après le paragraphe 6 de votre lettre et la pièce jointe n° 2, Son Honneur observe qu'en raison des difficultés et des risques afférents au versement des sommes à Singapour, vous avez demandé au directoire d'avancer à l'ingénieur, M. Stevenson, la somme de 1500 livres, montant dont il aura besoin pour superviser et préparer la coupole et la lanterne du phare. Il n'est donc plus nécessaire pour Son Honneur de prendre des dispositions pour cette affaire qui sera dûment prise en charge par les autorités métropolitaines.

4. En ce qui concerne le procès-verbal du comité de la chambre de commerce de Singapour dans lequel cet organe demande que le remboursement des montants avancés par le directoire pour la construction du phare Horsburgh soit étalé sur plusieurs années afin de pouvoir utiliser une partie des droits de phare pour l'installation d'un feu sur le gisant de deux brasses et demie dans le détroit de Malacca et d'un feu près de Singapour, je suis chargé de vous informer que le procès-verbal de la chambre sera soumis dès que possible au directoire pour qu'il l'examine favorablement.

5. Le projet de loi joint à votre lettre a été transmis pour examen au service législatif du gouverneur général de l'Inde en conseil.

J'ai l'honneur, etc.

(Signé) H.V. BAYLEY,

Sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.

1850

Bengale

Accusé de réception de la lettre du gouverneur faisant état des mesures prises pour la construction immédiate du phare Horsburgh à Pedra Branca.

---

**ANNEXE 42**

**LETTRE DU 30 MARS 1850 AU DIRECTOIRE DE LA COMPAGNIE ANGLAISE DES INDES  
ORIENTALES PAR J. H. LETTLER DU SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES  
DU GOUVERNEMENT DU BENGAL**

N° 670 de 1850

Lettre n° 13

Arrangements relatifs à la construction du phare Horsburgh sur l'île de Pedra Branca  
Cabinet du secrétaire de la section maritime

Je ferai maintenant le compte rendu des mesures adoptées à la suite de l'approbation de la construction du phare Horsburgh sur l'île de Pedra Branca, communiquée dans le message n° 3 adressé par le directoire au Home Department du gouvernement des Indes le 5 septembre dernier.

2. Dès réception du message du Home Department par le gouvernement, le gouverneur des Etablissements des détroits devait prendre des dispositions immédiates pour le commencement des travaux et soumettre un projet de loi légalisant le droit de deux dollars et demi pour chaque centaine de tonnes que le directoire se propose de lever sur les navires dès l'achèvement du phare.

3. Dans sa réponse ci-jointe n° 22 du 13 février dernier, accompagnée de cinq pièces relatives à la question, le colonel Butterworth a indiqué que tous les arrangements préliminaires avaient été pris avec l'entrepreneur chinois prévu à l'origine, «Choa Ah Lam», pour que la construction commence au début du mois de mars et qu'il avait en conséquence autorisé le retrait des crédits supplémentaires approuvés par le directoire à compter du premier du mois dernier, pour l'établissement des modèles et autres documents, ainsi que les avances dont pourrait avoir besoin l'entrepreneur pour faire venir de Chine les maçons qui résideront à Pedra Branca, où ils prépareront les blocs de granit qui seront utilisés pour les fondations de l'édifice.

4. La supervision des travaux a été confiée à M. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour, et bien qu'il s'agisse d'une tâche ardue qui sera réalisée dans des conditions difficiles, le colonel Butterworth est confiant que cet officier, endurci au climat et très au fait de la manière de gérer les ouvriers chinois, saura mener les travaux à bonne fin avec célérité.

5. J'approuve les mesures susmentionnées indiquées par le colonel Butterworth.

6. Au paragraphe 6 de sa lettre susmentionnée, le colonel Butterworth mentionne la difficulté d'effectuer des transactions par l'intermédiaire des agences ayant leur siège dans les petites stations des établissements des détroits, mais comme il s'est déjà adressé au directoire au sujet des avances à verser à l'ingénieur chargé de la préparation de la coupole et de la lanterne, je n'ai pas jugé nécessaire de donner des ordres à ce sujet.

7. En ce qui concerne l'imposition de deux dollars et demi pour chaque centaine de tonnes et le montant avancé par le directoire pour l'érection du phare, le colonel Butterworth a soumis un extrait du procès-verbal du comité de la chambre de commerce de Singapour dans lequel celui-ci demande que le remboursement de cette somme soit étalé sur plusieurs années afin qu'une partie des droits de phare prévus soit utilisée pour faciliter la navigation dans le détroit de Malacca, en installant un feu sur le gisant de deux brasses et demie et un autre aux parages de Singapour.

8. A ce sujet, le colonel Butterworth fait observer que la Chambre de commerce, en estimant à 200 000 tonnes le tonnage annuel au port de Singapour, a fortement surestimé les recettes du fait qu'il a fondé ses calculs sur le nombre de navires entrant et sortant sans tenir compte du fait que le même navire pouvait entrer dans le port plusieurs fois par année, alors que le tonnage réel sur lequel les droits de phare seraient perçus ne dépasserait pas 150 000 tonnes, si on limite à deux fois l'an le prélèvement de ces droits pour chaque navire gréé en carré.

9. Je prie le directoire d'examiner favorablement le procès-verbal susmentionné du comité de la chambre de commerce.

10. La chambre souhaitait également que la perception des droits pour le phare Horsburgh soit limitée autant que possible aux ports de Calcutta, de Bombay, de Madras, etc., où des droits d'importation et d'exportation sont levés, car elle craignait que la perception de ces droits à Singapour y soit préjudiciable au commerce, qui a été exempté jusqu'à ce jour de tout droit.

11. Sur ce point, le colonel Butterworth est d'avis que l'acceptation de la proposition du comité pourrait être source de difficultés et de tracas, car les capitaines de navires devraient produire à Singapour des reçus pour les montants payés par eux en Inde et ailleurs, reçus qui pourraient parfois être difficiles à obtenir. En outre, le colonel Butterworth estime que l'adoption d'une loi pour autoriser ces droits serait nécessairement trop compliquée et engendrerait de la confusion.

12. Dans les circonstances, le colonel Butterworth a soumis un projet de loi de sa main portant imposition de droits pour le phare Horsburgh au seul port de Singapour, ce qui devrait être dans l'intérêt de toutes les parties. Ce projet de loi a été transmis pour examen au Service législatif du gouvernement des Indes.

(Signé) J.H. LETTLER.

---

ANNEXE 43

**LETTRE DU 4 AVRIL 1850 ADRESSÉE AU CONSEILLER RÉSIDENT À MALACCA PAR  
W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Singapour  
N° 127  
Gl. n° 302 de 1850  
(Réponse n° 207 en date du 15 avril 1850)

J'ai l'honneur de demander que la canonnière *Nancy* soit envoyée à notre station pour y être employée provisoirement au transport de provisions à Pedra Branca à l'intention des ouvriers occupés à construire le phare Horsburgh.

Le conseiller résident à Singapour a reçu instruction de remplacer la canonnière *Nancy* par la barge *Francis* pendant que la première sera utilisée aux fins susmentionnées.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

---

ANNEXE 44

**LETTRE DU 19 AVRIL 1850 ADRESSÉE AU CONSEILLER RÉSIDENT À MALACCA PAR  
W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Singapour

N° 155

GI n° 350 de 1850

(Réponses n° 220 en date du 23 avril 1850 et n° 249 du 3(?) mai 1850)

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 201 du 15 courant dans laquelle vous m'informez de l'état déplorable de la canonnière *Francis* de la Compagnie anglaise des Indes orientales, qui a été envoyée de Singapour pour remplacer la canonnière *Nancy* pendant que cette dernière servirait au transport de provisions, etc. à l'intention des ouvriers qui construisent le phare Horsburgh à Pedra Branca.

Je regrette que la *Francis* ait été autorisée à quitter Singapour en si mauvais état, et je n'ai pas manqué d'appeler l'attention des autorités de Singapour sur ce fait qui n'est pas à l'honneur du service des affaires maritimes. Je demande que les réparations et adjonctions jugées nécessaires dans l'immédiat soient effectuées sans délai et mises à la charge de notre résidence, et que lorsque vous n'en aurez plus besoin, le bâtiment soit renvoyé ici pour y être remis en parfait état de fonctionnement.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

---

ANNEXE 45

«LE PHARE HORSBURGH», *STRAITS TIMES*, 28 MAI 1850

L'honorable gouverneur des Etablissements des détroits, le lieutenant-colonel W. J. Butterworth, ayant demandé à la confrérie de la loge «Zetland-in the East No. 748» de poser la première pierre du monument à la mémoire de Horsburgh, ou phare pour toutes les nations, avec les honneurs de son art, le 24 du mois courant — date anniversaire de la naissance de S. M. la reine — le vénérable maître et les membres de la loge susmentionnée, soit une trentaine de personnes, accompagnés de plusieurs confrères de passage, ont embarqué pour Pedro Branca dans la matinée du 24, à bord du vapeur *Hooghly* de l'honorable Compagnie, pendant que le navire *Ayrshire* était remorqué par le vapeur *Fury* de Sa Majesté. Plusieurs visiteurs éminents, notamment S. Exc. le contre-amiral sir F. Austin, commandant en chef des forces navales et sa suite, l'honorable Thomas Church *Esquire*, le lieutenant-colonel Messiter, plusieurs consuls étrangers et membres de la communauté marchande de Singapour, avaient répondu à l'invitation de l'honorable gouverneur à la cérémonie et l'ont accompagné dans le *Hooghly*. La délégation est arrivée à 11 h 30. Après avoir débarqué, les membres de la loge se sont rendus, dans l'ordre suivant, au sommet du rocher :

[*Illisible.*]

Après avoir fait une halte et formé un passage pour le vénérable maître, l'aumônier, l'ancien maître avec la corne d'abondance, le premier surveillant et le surveillant auxiliaire, les membres de la loge avec le vin et l'huile, et les anciens avec leurs bâtons, ont suivi le vénérable maître jusqu'à la première pierre, où ils ont été reçus par le gouverneur qui les a priés d'entamer sans plus attendre la cérémonie, en employant ces termes : «vénérable maître et Messieurs de la loge «Zetland in the East», je vous ai prié, à l'occasion de l'anniversaire de notre bien-aimée Reine, d'accepter de poser la première pierre du phare qui doit être édifié sur ce site pour assurer la sécurité du navigateur, en hommage à la mémoire du grand hydrographe James Horsburgh F. R. S., auquel le monde marchand, qui bénéficie aujourd'hui d'une navigation plus aisée en ces mers, doit tant. L'objet philanthropique de cet édifice semble tout particulièrement appeler à l'exercice d'un art fondé sur la charité et la bonne volonté envers l'humanité. Je suis profondément reconnaissant de voir une telle assemblée de francs-maçons de la loge récemment constituée «Zetland in the East» réunie ici ce jour, dans notre petit centre de commerce qu'est Singapour, pour participer à cette cérémonie. Je vous prierais donc de bien vouloir l'ouvrir sans délai.»

Le vénérable maître a pris place à l'est de la pierre, avec à sa droite l'aumônier de la loge, le révérend frère F. W. Linstedt, et à sa gauche l'ancien maître, ainsi que, autour de lui, le premier surveillant et le surveillant auxiliaire, le trésorier, le secrétaire et d'autres représentants de la loge. Il a ensuite prié l'aumônier d'entamer la cérémonie par une prière, ce que celui-ci a fait au mieux. L'architecte du bâtiment, J. T. Thomson *Esquire*, a alors présenté au vénérable maître ses plans de construction. Ayant obtenu son approbation, (*illisible*). Le garde a ensuite présenté au vénérable maître une plaque de cuivre portant l'inscription suivante :

«En l'an 1850 de Notre Seigneur et en la treizième année du règne de Victoria, reine de Grande-Bretagne et d'Irlande, le noble James Andrew marquis de Dalhousie K. T. étant gouverneur général de l'Inde britannique, la première pierre du phare devant être érigé sur Pedro Branca et dédié à la mémoire du célèbre hydrographe James Horsburgh F. R. S. fut posée le 24 mai, jour de l'anniversaire de la naissance de Sa Gracieuse Majesté, par le vénérable maître M. F. Davidson, Esq. et la confrérie de la loge Zetland in the East n° 748, en présence du gouverneur des Etablissements des détroits et de nombreux résidents britanniques et étrangers de Singapour. J. T. Thomson, architecte.»

La plaque ayant également été posée, le vénérable maître a reçu de l'architecte une truelle en argent avec du ciment, avec laquelle il a bouché le trou. La pierre a été déposée dans son lit. Le vénérable maître a prié l'architecte de vérifier qu'elle était bien placée. L'équerre, le niveau et la règle ont alors été remis au vénérable maître, qui a appliqué chaque instrument à la pierre et a frappé trois fois avec son maillet en déclarant : «Puisse le Grand Architecte de l'Univers bénir cette pierre que nous venons de poser et que sa Providence nous permette de mener à bien ce projet ainsi que tous nos projets vertueux.» La confrérie a répondu «ainsi soit-il» et présenté le salut traditionnel des francs-maçons. Le vénérable maître a ensuite demandé la corne d'abondance, qui contenait du maïs, ainsi que les tasses remplies de vin et d'huile, et, ayant versé le contenu de chaque sur la pierre, a déclaré : «Puisse le Bienfaisant Auteur de la Nature bénir notre île, dont ce rocher fait partie, de maïs, de vin et d'huile, ainsi que de tous les comforts nécessaires à la vie.» Les membres de la loge ont à nouveau répondu «ainsi soit-il» et salué comme précédemment. L'aumônier a prononcé une prière et le vénérable maître a adressé au gouverneur et aux messieurs présents le discours suivant :

«Il serait impossible de trouver les mots pour vous dire à quel point la confrérie et moi-même sommes touchés de l'honneur que vous nous faites en nous appelant publiquement à participer, avec notre art, au dépôt de la première pierre du phare qui sera construit en ce lieu en commémoration des services rendus par l'éminent hydrographe James Horsburgh, dont le génie d'entreprise et le zèle ont permis de faciliter immensément la navigation dans ces zones difficiles. En tant que groupe, nous sommes à juste titre fiers de la distinction qui nous est ainsi accordée d'entamer des travaux d'une telle importance pour toutes les nations maritimes du monde, mission en adéquation parfaite avec les principes de philanthropie qui fondent nos anciennes institutions. Je verrai toujours cet événement, pour lequel les membres de la loge «Zetland in the East» ont été appelés à exercer leur art de manière aussi noble au cours de mon mandat de maître — qu'ils m'ont si généreusement accordé —, comme l'un des plus heureux de ma vie.

Tous ceux présents doivent penser qu'il est de très bon augure que ce noble projet ait été entamé au cours d'une journée hautement vénérée par tout citoyen britannique, le jour de l'anniversaire de Sa Gracieuse Majesté. Monsieur, c'est à vous que revient le crédit d'avoir choisi ce jour pour témoigner de notre loyauté à notre bien-aimée Reine, qui ne pourrait attendre plus beau signe d'allégeance que la pose de la première pierre de ce bâtiment, qui bénéficiera à tant de ses sujets. Il n'est pas difficile d'en imaginer l'utilité pour notre pays ainsi que pour les nations tout aussi civilisées. Mais lorsque nous imaginons l'effet qu'il pourra avoir dans le développement de nos rapports avec les nations semi-barbares d'Asie orientale, dont l'ignorance de l'art de la navigation en fait des proies idéales de la puissante mer et freine si nettement leur développement, nous ne pouvons que nous perdre dans de vastes suppositions.

Les effets désastreux de l'absence de phare en ces lieux, en perte de vies humaines et dans la destruction massive de biens, se sont si fréquemment et si gravement fait sentir ces dernières années que tous ceux qui s'intéressent à la prospérité du commerce et au bien-être de leur prochain ne peuvent que regretter que cette construction, que nous venons d'entamer sous un jour si heureux, ait mis tant de temps à être mise en œuvre. Je serais donc très injuste à votre égard si (*illisible*).

Sans aucun doute, le souvenir des événements de ce jour sera, dans de nombreuses années, alors que vous aurez quitté vos fonctions et ces contrées, heureux. Je vous souhaite de tout cœur une longue vie qui vous permette de contempler l'utile et honorable carrière que vous aurez derrière vous.

Je remplirais mal le rôle que vous m'avez confié si je ne rendais hommage aux marchands et marins dont la générosité a permis d'envisager la construction de l'édifice et d'en poser aujourd'hui la première pierre.

Nous remercions également l'honorable directoire de la Compagnie des Indes orientales d'avoir fourni le reste de la somme nécessaire à la réalisation de ce projet des plus utiles.

Les mérites de l'homme à la mémoire duquel le phare est dédié sont universellement reconnus ; il n'est donc pas nécessaire que je m'y attarde trop. Ses cartes complètes, ses directives de navigation sophistiquées et inestimables, ses années de travail et de dévouement sans répit en font un homme presque inégalé dans le génie et le labeur. Pour celui qui navigue dans ces mers, le nom de Horsburgh est presque aussi familier que son propre nom et parmi ceux qui font commerce dans cette partie du monde, quel est celui qui ne se sent pas profondément reconnaissant à son égard ? Quel autre édifice que celui qui va à présent être construit aurait été plus approprié pour servir la mémoire d'un homme si dévoué à la cause à laquelle il a consacré l'essentiel de sa vie ? Je supplie l'Architecte Suprême de l'Univers de bénir cette œuvre, de sorte qu'elle résiste longtemps aux assauts du temps et qu'elle défie le souffle de la destruction qui l'entoure, qu'elle soit une tour le jour et une lumière la nuit pour guider longtemps les marins dans leur voyage. Que les générations à venir puissent admirer le génie de l'homme à la mémoire duquel le phare est construit et aient une pensée reconnaissante envers ceux qui furent à l'origine de sa construction.»

Le gouverneur a répondu en ces termes :

«Vénérable maître et Membres de la loge «Zetland in the East». Je vous remercie de l'habileté avec laquelle vous avez mené la cérémonie d'aujourd'hui, qui était des plus intéressantes. J'ai toujours respecté l'art de la franc-maçonnerie et la solennité de l'événement de ce jour ne fait qu'accroître mon respect à son égard.

Les termes aimables que vous avez employés, Messieurs les francs-maçons, pour parler de moi sont très gratifiants. Certes, les souvenirs de ce jour resteront parmi les plus agréables que j'emporterai avec moi dans mon pays natal lorsque je quitterai les détroits, où, il est vrai, j'ai travaillé dans toute la mesure de mes capacités pour l'avancement des trois postes.

Je serais injuste envers la communauté des marchands et des marins de Chine si j'oubliais de prendre note de la générosité dont vous faites état et dont ils ont fait preuve dans leurs dons pour le monument à l'honneur de Horsburgh. On peut signaler notamment la grande générosité de *Jardine, Matheson and Co.*, qui a accordé des intérêts sur la somme collectée en 1842. Tout cela m'a sans aucun doute permis de faire appel au gouvernement des Indes pour son soutien en la matière. Le directoire a favorablement répondu à mon appel, comme notre présence ici le démontre. Mais, Messieurs, il y a encore une personne dont le zèle ne doit pas être oublié. Je fais allusion à l'un des plus hauts âgés et plus respectés résidents à Singapour, John Purvis, Esquire, qui a suivi le projet de près, a apporté son aide enthousiaste aux autorités, et dont les recommandations pertinentes pour une navigation plus rapide et plus sûre dans les détroits de Malacca, complétées et recommandées par la suite par la valeureuse chambre de commerce de Singapour, seront, je l'espère, un jour mis en œuvre.

Messieurs, je remets avec la plus grande confiance entre les mains de M. Thomson, grand serviteur de la nation, architecte infatigable et talentueux, la construction du monument dont vous venez de poser la première pierre. Je vous

remercie à nouveau pour votre travail de ce jour et l'admirable manière dont vous avez exercé votre art maçonnique à cette occasion, accompagnée d'expressions chaleureuses de loyauté envers notre Gracieuse Majesté la Reine Victoria, qui, alors que certains des plus grands potentats de ce monde sont tombés de leur trône ou y ont chancelé, y est demeurée fermement assise, soutenue par la seule affection de son peuple, cette affection étant si répandue et profonde que les sentiments du petit groupe rassemblé aujourd'hui en ce lieu isolé témoigneront de cela au monde entier. Unissons-nous à présent pour souhaiter, en trois saluts, santé, prospérité et long règne à notre Reine. Bénie soit-elle !»

La confrérie a alors ouvert un passage pour permettre au gouverneur de passer et, à 14 heures, le groupe est monté à bord du *Hooghly*, où un déjeuner somptueux a été servi, auquel Son Excellence le commandant en chef des forces navales, le gouverneur et ses invités ont fait honneur, en montrant leur loyal attachement à notre bien-aimée Reine et en reconnaissant la gentillesse de leur hôte par des acclamations enthousiastes. Le vapeur *Fury*, de Sa Majesté, a remorqué les navires *Hooghly* et *Ayrshire*, et les a prestement ramenés au port pour 18 h 30 après une excursion des plus plaisantes, dont le bonheur était rehaussé non seulement par l'objet bienveillant de la journée mais également par la coopération enthousiaste de Son Excellence le commandant en chef des forces navales et le vaillant commandant du *Fury*.

---

**ANNEXE 46**

**LETTRE DU 18 SEPTEMBRE 1850 ADRESSÉE AU SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES DU  
GOUVERNEMENT DU BENGALE PAR LE DIRECTOIRE DE LA COMPAGNIE  
ANGLAISE DES INDES ORIENTALES**

Londres  
N° 31

1. Votre lettre n° 13 du 30 mars dernier concernant les préparatifs de la construction du phare Horsburgh sur l'île de Pedra Branca menés avec votre autorisation nous informe qu'un accord a été conclu avec un entrepreneur chinois et que les travaux ont commencé au début de mars dernier sous la supervision de M. Thomson, le géomètre du gouvernement, dont les compétences feraient espérer que les travaux seront menés à bonne fin avec célérité.

2. Nous ne pouvons accéder à la requête du comité de la chambre de commerce de Singapour visant à étaler sur plusieurs années le remboursement des sommes du trésor public avancées pour le financement des travaux du phare. Le comité souhaite qu'une partie des droits de tonnage\* qu'il est prévu de lever sur les navires serve à l'installation de deux autres feux dans les environs de Singapour, mais nous devons rejeter cette proposition tant que le phare de Pedra Branca n'aura pas été achevé. La dette contractée pour la construction de ce phare devra être entièrement liquidée avant qu'une partie quelconque de l'excédent des droits puisse être affectée à d'autres fins.

3. La lettre du gouverneur des Etablissements des détroits à notre secrétaire, à laquelle vous faites référence, a bien été reçue, mais nous n'y donnerons aucune suite tant que cette lettre ne nous aura pas été dûment communiquée par votre gouvernement. D'après les documents transmis par le colonel Butterworth, M. Allan Stevenson, ingénieur auprès du conseil de Northern Lights, a été choisi par M. Thomson pour superviser la construction des lanternes, lampes et dispositifs destinés au phare Horsburgh, que le montant affecté aux feux, etc., est de 1500 livres, et qu'en raison des difficultés, risques et dépenses associés aux transactions effectuées par les agences basées dans les établissements des détroits, le colonel Butterworth a préféré demander que nous avancions à M. Stevenson les sommes dont il aura besoin pour fournir les articles en question; n'ayant pas été partie à ces arrangements, nous aurions préféré que le colonel Butterworth adopte la solution qu'il avait lui-même suggérée, à savoir qu'il verse les avances nécessaires à M. Stevenson sous forme de billets de la marine ou du gouvernement de Labuan; compte tenu de l'ensemble des circonstances, cependant, nous ne nous opposerons pas au versement par le trésor d'une avance d'au plus 1500 livres à M. Stevenson, contre production des justificatifs appropriés par M. Thomson ou par l'autorité locale dont il reçoit ses instructions.

4. Veuillez communiquer la substance de la présente lettre au colonel Butterworth et lui indiquer par la même occasion que nous souhaitons particulièrement qu'il exerce une surveillance vigilante des dépenses afférentes à cet ouvrage, que nous souhaitons voir rester le plus près possible des prévisions initiales.

---

\* Deux dollars et demi pour chaque centaine de tonnes.

Veillez agréer, etc.

*(Signé)* J. SHEPERD

J. W. HOGG

W. WIGRAM

J. L. LUSHINGTON

Russell ELLICE

W.B. BAYLEY

E. MACNAGHTEN

J. Petty MUSPRATT

J. MASTERMAN

J.A. MOORE

J. OLIPHANT

W. H. SYKES

Henry WILLOCK

H. ALEXANDER

---

ANNEXE 47

**LETTRÉ DU 2 NOVEMBRE 1850 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT DE SINGAPOUR**

N° 28

La saison des opérations au phare Horsburgh actuellement en construction sur l'île de Pedra Branca étant maintenant terminée, j'ai l'honneur de vous faire rapport pour la gouverne du gouvernement.

A ce stade des travaux je n'abuserai pas de votre temps et de votre attention en faisant une description circonstanciée des obstacles et des difficultés rencontrés au cours de cette extraordinaire entreprise d'ingénierie dans laquelle mes adjoints et moi sommes engagés. Je me bornerai à rendre compte des travaux exécutés et des travaux complémentaires que nous nous proposons de réaliser pendant la prochaine saison pour achever l'ouvrage.

La maçonnerie est presque achevée, ce qui nous permet d'affirmer sans hésiter que l'ouvrage sera bientôt mené à bonne fin. L'assise supérieure s'élève à 80 pieds à marée de vive-eau — 59 pieds au-dessus de la première assise complète et 64 pieds et demi au-dessus de la pierre la plus basse de la fondation. Il manque encore 11 pieds et demi pour atteindre la hauteur totale de la tour — qui s'élèvera à 91 pieds et demi à marée de vive-eau au nord-ouest. La hauteur prévue initialement était de 90 pieds, mais il faudra inévitablement ajouter un pied et demi de hauteur au mur de la lanterne pour se conformer aux plans des feux conçus par M. Stevenson d'Edinbourg.

Le coût total des travaux réalisés pendant la saison (à l'exclusion de la supervision) s'établit à ce jour à 9061, 23 dollars espagnols et le coût probable des travaux encore à réaliser est estimé comme suit.

Maçonnerie du dôme y compris parapet et mur de la lanterne	1 200
Maçonnerie des bureaux	180
Recouvrement des planchers en granit	250
Main-d'œuvre	300
Matériel de levage et équipement	100
Fenêtres, portes, escaliers et accessoires fixes y compris main-d'œuvre	500
Logements temporaires des ouvriers	100
Levage et installation de la lanterne et des mécanismes des feux	200
Réparation des tongkang	100
Solde de l'équipage pendant trois mois	192
2 anneaux de fer posés dans le parement	30
Clous, paniers, scies, burins, marteaux et autres petits articles	100
8 barils de ciment	64
Salaire d'un caissier et de vigiles pendant dix mois	150
	<hr/>
	3466
Provision pour imprévus 10%	346,60
	3812,60
Dépenses déjà engagées	9061,23
	<hr/>
Total	12 873,83

Etant donné que l'estimation initiale s'élevait à 13 101,78 dollars espagnols, on peut affirmer avec certitude que les travaux seront réalisés selon les plans et le cahier des charges primitifs sans dépassement de coûts — et même pour un coût légèrement moins élevé que prévu.

Les frais de supervision se sont établis à 527,22 dollars, dont 454,50 dollars ont été versés à M. Bennett, le contremaître, pour ses services pendant dix mois à 100 roupies, et 72,72 dollars au contremaître engagé à Pulau Ubin pendant un mois et vingt jours, M. Lewis. Les frais encore à prévoir à ce chapitre sont les suivants :

Mon traitement pendant deux ans à 150 roupies l'an	1636,08
Le traitement de M. Bennett pendant un an à 150 roupies	818,04
Le traitement de M. Lewis pendant un mois à 100 roupies	45,45
Mes repas à bord du <i>Hoogly</i>	227,25
	<hr/>
	2726,72
Dépenses déjà engagées	527,22
Total (en dollars espagnols)	3253,94

Si l'on additionne le coût des travaux aux frais de supervision, le coût total des travaux (à l'exclusion de la lanterne et de l'équipement), déjà approuvé, s'élèvera à 16 127,77 dollars espagnols.

La saison écoulée m'a permis de constater qu'il fallait apporter au plan initial, pour le confort et la sécurité des gardiens, quelques amendements que je n'aurais pas crus nécessaires. Je n'avais avant le début des travaux effectué sur le rocher que des visites rapides, au cours desquelles je ne m'étais pas rendu compte qu'il était possible de tirer parti des particularités de la formation rocheuse, en outre l'action des vagues autour du rocher s'est révélée très différente de ce que j'avais prévu. Les aménagements que j'avais prévus pour l'accostage ne se sont donc pas révélés efficaces.

Le premier ajout que je me permets de proposer est une plate-forme de pierre de 18 pieds par 20, qui sera construite près de l'entrée du phare afin de déposer les provisions et l'eau avant de les hisser dans l'édifice. La rugosité et l'inégalité de la surface du rocher rendent une telle structure extrêmement souhaitable.

Le deuxième ajout que je propose, s'il n'est pas indispensable, recueillera à coup sûr votre approbation — il s'agit d'un petit jardin, qui pourra facilement être aménagé dans une anfractuosité entre deux des rochers les plus élevés. De dimension modeste (14 pieds par 20 tout au plus), ce jardin n'en sera pas moins une source de récréation et d'occupation de l'esprit pour les gardiens solitaires de ce rocher, en plus d'offrir à leur regard le repos d'une touche de verdure dans l'immensité des eaux environnantes.

Le troisième ajout est un nouveau débarcadère, qui pourra être construit à même le flanc nord-est du rocher. C'est selon moi le seul endroit qui permette le débarquement en pleine mousson du sud-ouest. Là où j'ai aménagé l'escalier de débarquement le flux et le reflux de la mer sont si puissants qu'on ne peut s'en approcher que par temps calme.

En quatrième lieu, je propose d'aménager des canalisations pour recueillir l'eau de pluie. Nul n'est besoin d'insister sur l'utilité de cette adjonction.

Enfin, je propose de construire une jetée du meilleur bois sur le flanc sud du rocher afin d'y pouvoir débarquer pendant les jours calmes de la mousson du nord-est—je ne pourrai en déterminer le mode de construction que lorsque j'aurai eu la possibilité d'observer la force et le mouvement des vagues contre le rocher au plus fort de la mousson du nord-est, et à cette fin il serait de la plus grande utilité que je fasse de fréquentes visites au rocher au cours des prochains mois.

Le coût des adjonctions proposées s'établirait comme suit :

Plate-forme	388
Jardin	86
Débarcadère	100
Canalisations pour recueillir l'eau de pluie	50
Jetée en bois au sud du rocher	200
	<hr/>
	824
Provision pour imprévus 10%	82,40
Total (en dollars espagnols)	906,40

Je prie humblement le gouvernement de prendre rapidement une décision sur ces travaux complémentaires pour qu'ils puissent être réalisés en temps utile l'an prochain. La partie en pierre devrait être commencée immédiatement à Pulau Ubin. S'ils sont approuvés, ces ajouts compléteront de façon satisfaisante les travaux à effectuer au rocher. La construction de bonnes jetées en fonction de l'action des vagues telle qu'elle a été observée lors de la dernière mousson du sud-ouest et qu'elle le sera lors de la mousson du nord-est à venir, est très souhaitable, car ces jetées permettront d'éviter à l'avenir beaucoup de dépenses, de problèmes et d'accidents et elles ne pourraient être construites plus aisément et à moindre coût que pendant les autres travaux. Ces ajouts compléteront le gros œuvre.

J'appelle en outre humblement l'attention sur le mobilier et les effets qui, s'ils ne figuraient pas dans les prévisions initiales, sont essentiels à l'achèvement des préparatifs en vue de la mise en service du phare et je ne saurais transmettre en toute sécurité la responsabilité des travaux au fonctionnaire qui sera chargé de l'entretien du phare tant que tout ne fonctionnera pas de façon satisfaisante. Il m'est impossible de prévoir chacun des petits articles qui seront nécessaires, mais j'en donne ci-après une liste à peu près exhaustive.

1 horloge	30	Reporté	192
1 brûleur Argand	10	20 tonneaux pour l'eau	100
3 lampes suspendues	9	6 cuvettes de cuivre	12
Matériel de levage des provisions	100	1 bateau	90
9 lits	27	Bossoir	40
1 télescope	16	8 chaises	8
A reporter	192	3 tables	12
			454
		Provision pour imprévus 10%	45,40
		(en dollars espagnols)	499,40

Concernant l'effectif de gardiens, etc., requis, j'ai eu l'honneur de faire quelques suggestions dans ma lettre n° 20 de 1848. J'y proposais de transporter les provisions et fournitures à bord de la canonnière et d'affecter trois Européens et trois indigènes à la surveillance du phare. Avec l'expérience et après avoir pu faire un examen attentif de la situation, mon opinion à ce sujet a changé. Je saisis donc l'occasion pour soumettre au gouvernement les modifications que je me permets de suggérer à cet égard en y ajoutant quelques informations pertinentes. Les arrangements prévus initialement présentent à mes yeux l'inconvénient qu'ils laisseraient un effectif limité de gardiens dans un endroit solitaire et éloigné sans protection et coupé de toute communication

pendant une longue période en cas de maladie ou d'accident. En Grande-Bretagne, les meilleurs soins sont pris pour que les gardiens ne soient jamais coupés de toute communication avec la côte. C'est ainsi que le phare de Bell Rock a sa station côtière à Arbroath, à 12 milles de distance, où l'on est constamment aux aguets d'un signal du phare, auquel cas un navire expressément chargé d'en assurer le service prend la mer. La même chose est prévue à Skerryvore (*sic*), ainsi, je pense, que sur tous les phares semblables — comme les phares Eddystone, Tuscar, Carlingford, Naplin et un ou deux autres. Le phare Horsburgh est tout aussi éloigné que ces autres phares de la côte la plus proche, soit à 10 milles nautiques, sur un rocher tout aussi dénudé, situé en un lieu d'une grande importance pour le riche commerce de l'Orient où transitent certains des plus précieuses cargaisons et des plus grands et des plus riches navires, dont la sécurité dépendra du fonctionnement continu du phare. Le gouvernement appréciera, j'en suis sûr, que ce phare doit jouir de tous les soins et de toute l'attention qui sont accordés à de telles structures dans la mère patrie. Il existe encore une autre raison pour doter le phare d'un effectif plus important, raison qui est absente sur les côtes britanniques : le nombre de pirates qui infestent continuellement les mers de la région. Je n'ai guère besoin de rappeler les nombreux exemples d'actes de piraterie. Qu'il suffise de mentionner les captures d'habitants et le pillage perpétrés par les Lanuns il y a deux ans à Singkil, ville située à 90 milles à peine de Singapour. Sans doute l'édifice est-il construit de manière à pouvoir résister à l'assaut de la plupart des navires de pirates qui s'y aventureraient, mais je ferai humblement observer que des moyens devraient être pris pour empêcher pour de bon pareille éventualité. Point Romania, la terre la plus proche de Pedra Branca, est l'endroit tout indiqué pour établir une station semblable à celles qui sont toujours rattachées aux phares britanniques, en plus d'être l'endroit le plus notoire pour les actes de piraterie commis dans ces parages et conséquemment le plus craint des marchands indigènes. Le fait que de tels actes aient été commis cette année en ce lieu où l'une ou l'autre des canonnières est constamment stationnée me convainc que l'établissement d'une station serait éminemment utile à deux égards, à savoir la protection du commerce local contre les pirates et le service du phare. Si je ne savais, pour avoir eu avec vous des entretiens à ce sujet, que des raisons insurmontables s'opposent à l'établissement d'une station sur cette pointe, j'aurais vivement recommandé d'y établir au moins quatorze hommes armés et deux bateaux, une embarcation à avirons rapide pour le cabotage et un bateau robuste pour la mer. La station pourrait assurer une veille constante sur le phare et une présence rapide au rocher en cas de besoin. Si un tel arrangement était possible je ne recommanderais pas plus de trois hommes en un moment donné au phare, soit un Européen et deux indigènes, auquel cas l'on pourrait se contenter d'un effectif total de deux Européens et de trois indigènes. Les Européens se relayant tous les mois et les indigènes tous les deux mois, l'effectif limité du phare aurait pour grand avantage de réduire les quantités de vivres et d'eau à y envoyer. Si cet arrangement n'était pas acceptable, je proposerais comme solution de rechange de stationner de façon permanente à Point Romania une canonnière, qui serait remplacée en cas d'absence par une seconde, et en cas d'absence des deux, de placer auprès des gardiens du phare un équipage de six marins de manière à prévenir tout risque d'attaque. Les six hommes disposeraient bien entendu du bateau du phare pour quérir en cas de nécessité des vivres et de l'eau. Une troisième et dernière suggestion que je me permets de vous soumettre au cas où les deux premières seraient jugées inacceptables consisterait à porter l'effectif du rocher à un Européen et huit indigènes, dont deux feraient office de gardiens et six formeraient l'équipage d'une embarcation qui serait hissée en permanence sur le rocher, soit un effectif total de deux Européens et douze indigènes, les premiers se relayant tous les mois et les derniers tous les deux mois. Cette solution présente cependant l'important inconvénient d'exiger de grandes quantités d'eau et de vivres, mais il me semble que c'est le plus faible effectif qui permette d'assurer en sécurité la fonction permanente du phare, à savoir le fonctionnement continu du feu après sa mise en service. Il suffirait dans ce cas que la canonnière ou le vapeur apporte les provisions et l'eau au rocher tous les mois et lors des changements de quart.

Etant donné que la lanterne sera faite de métal de valeur et que les lampes et les réflecteurs seront de la conception la plus récente et qu'il y entrera par conséquent beaucoup d'argent et de cuivre, je n'ai guère besoin de préciser qu'il faudrait interdire strictement aux membres de cette secte de mi-pêcheurs mi-pirates qu'on appelle Orang Ryot ou Laut tout accès à l'édifice : ils se

rendent fréquemment sur le rocher, aussi leurs visites ne devraient-elles jamais être encouragées ni eux-mêmes se voir accorder la moindre confiance, car ils n'hésiteraient pas à piller l'édifice s'ils se trouvaient en position de force. Ces gens ont semé la mort dans les détroits et les anses des rivages et îles environnantes pour s'emparer d'un sac de riz ou d'autres butins valant à peine plus d'un ou deux dollars.

Il me reste à préciser les travaux envisagés maintenant et au cours de la prochaine saison. Le chapiteau du pilier Pharos se trouve maintenant dans les mains du tailleur de pierre à Pulau Ubin. Il sera réalisé dans un style raffiné pour s'harmoniser à la belle lanterne dessinée par M. Stevenson. M. Bennet, le contremaître, se trouve actuellement là-bas pour s'occuper de ce travail. Je me propose en outre d'entamer immédiatement les travaux qu'exigera la réalisation de la plate-forme, si elle est approuvée. Les tongkang etc., sont également en cours de réparation à Pulau Ubin. Ils ont en effet été considérablement endommagés contre les rochers du phare. Quant aux moulures de stuc, accessoires et fixations de cuivre et de laiton des portes et fenêtres et aux autres accessoires et finitions à réaliser à Singapour, dès que je me serai libéré d'autres engagements, je les ferai exécuter avant de retourner au rocher. Les réparations de la canonnière *Nancy* doivent également être achevées dès que possible, l'état affreux dans lequel on me disait qu'elle se trouvait a été une source constante d'angoisse pour moi au cours de la dernière saison. Il est d'une extrême importance que nous soyons maintenant bien informés des conditions météorologiques prévalant au rocher au cours de la mousson du nord-est, par exemple le début de la mousson, ses accalmies et les périodes des vents les plus forts. Il faut également observer de près l'action des vagues contre le rocher afin de pouvoir prendre les dispositions nécessaires pour construire le débarcadère, etc. — à cette fin, je propose de garder la *Charlotte* à Point Romania, afin qu'elle puisse se rendre au rocher dès que l'occasion sera favorable et enregistrer les renseignements susmentionnés. Il serait également extrêmement souhaitable que je me rende sur place au moins une fois par mois pour juger par moi-même de la situation, car c'est de ces faits que dépendront tous les arrangements et plans définitifs, qui ne sauraient être arrêtés avant que ces faits aient été vérifiés avec exactitude.

L'an prochain, au plus tard le 1<sup>er</sup> mars, les canonnières devraient appareiller pour Point Romania pour préparer les espars, le point d'eau, etc., et indiquer le moment favorable à un débarquement. Dès lors, je proposerais, une fois que l'eau et les provisions auront été débarquées, d'y débarquer avec les Malais, les forçats et deux charpentiers chinois seulement. Les premiers prépareront les abris de nipa. Les forçats creuseront et dynamiteront le rocher au nouveau site de débarquement et les charpentiers érigeront notre logement temporaire ainsi que la jetée provisoire. Ces travaux seront suffisamment avancés au bout de quatorze jours pour que les tailleurs de pierres et les maçons puissent venir et commencer immédiatement la construction et les travaux extérieurs. Le bâtiment sera prêt à recevoir les feux et la lanterne au milieu du mois de juin et les travaux extérieurs et autres pourront commencer en juillet et si aucun accident ne se produit tout devrait être achevé en septembre. Le phare pourrait probablement être inauguré en octobre. A cette fin, il faudrait que les gardiens et les effectifs soient prêts en août, pour qu'ils puissent suivre un entraînement pendant deux mois et assumer seuls la charge du phare.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. T. THOMSON,

Géomètre du gouvernement.

Copie certifiée conforme.

---

ANNEXE 48

LETTRE DU 7 NOVEMBRE 1850 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT DE SINGAPOUR

J'ai l'honneur de joindre à la présente la transcription du rapport de M. Thomson, géomètre du gouvernement, sur la fin des travaux de la saison à Pedra Branca.

2. Le communiqué de M. Thomson est extrêmement satisfaisant. Les travaux du phare Horsburgh, qui ont si bien commencé et se sont poursuivis avec succès au cours de la saison, laissent espérer que, sous la direction d'un agent aussi efficace et compétent que l'actuel géomètre du gouvernement, cet édifice hautement important sera achevé l'année prochaine.

3. M. Thomson recommande de faire certains ajouts dont la dépense reviendrait à moins de 1000 Dls. Ces ajouts sont bien sûr très souhaitables et je recommande vivement que M. Thomson soit autorisé à les mettre en œuvre.

4. J'observe que M. Thomson soutient la création, près de Point Romania, d'un poste qui puisse, en cas de besoin, porter secours aux travailleurs du phare, et également lutter contre la piraterie. Un groupe militaire de l'ampleur recommandée aurait certainement son utilité mais je doute qu'une telle mesure soit absolument nécessaire, ou proportionnée à la dépense permanente qu'un tel établissement occasionnerait nécessairement ; en outre, Romania appartient au souverain de Johore, où les Britanniques n'ont en droit aucune compétence. Le vapeur ou les canonnières devront bien sûr se rendre à Pedro Branca chaque semaine et il serait utile de demander à Son Altesse le *tamoongong* de constituer à Romania un village placé sous l'autorité d'un respectable *panghooloo* en vue de prêter main-forte en cas d'urgence aux habitants du phare.

Peu avant le départ des ouvriers, je me rendis à Pedro [*sic*] Branca, et je fus aussi surpris que réconforté par la grande rapidité avec laquelle les opérations avaient été menées et l'aspect considérable et imposant de l'édifice, visible depuis une distance de 12 milles

Veillez agréer, etc.

(Source : Département militaire (marine), consultation du 15 février 1845, n° NAI, New elhi, Inde.)

(Signé) T. CHURCH,

Conseiller résident.

---

**ANNEXE 49**

**LETTRÉ DU 9 NOVEMBRE 1850 ADRESSÉE À W. SETON KARR, SOUS-SECRETÁIRE DU  
GOUVERNEMENT DU BÉNGALE PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE  
L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Singapour  
N° 133  
Genl n° 865 de 1850  
Réponse n° 6, janvier 1851

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint copie d'une lettre du conseiller résident de Singapour, qui sert de couverture à un rapport de M. Thomson, géomètre du gouvernement, sur les travaux de construction effectués cette saison sur le phare en cours d'érection à Pedra Branca et dont la première pierre, avec les honneurs maçonniques, a été posée le 24 mai dernier, jour de l'anniversaire de la naissance de notre gracieuse majesté la reine Victoria.

2. M. Thomson a entièrement répondu à mes plus hautes attentes, par le zèle, l'énergie et le talent avec lesquels il s'est acquitté de sa lourde tâche, dont la partie la plus difficile est maintenant achevée. L'édifice, solidement construit du meilleur granit, s'élève maintenant à 80 pieds au dessus du niveau de la mer lors des marées hautes de vives eaux et à 64 pieds et demi au dessus de la fondation, et ce cinq mois après la pose de la première pierre.

3. L'achèvement de pareil ouvrage dans un tel délai à Singapour aurait été tout à l'honneur de M. Thomson, mais lorsque l'on considère la situation isolée de Pedra Branca, gisant à 40 milles de Singapour, sa seule source d'approvisionnement, et à 10 milles de la terre la plus proche, sans compter le fait que l'entrepreneur s'est esquivé au premier signe des difficultés auxquelles s'est heurtée l'entreprise, qui ont été nombreuses et graves (des ouvriers ayant dû à une occasion être évacués du rocher sur des tonneaux, si grande était la force des vagues qui y déferlaient, et s'étant mutinés à une autre occasion), je suis certain que l'honorable gouverneur adjoint conviendra avec moi que l'on ne saurait trop louer la persévérance et l'habileté pratique d'un officier comme M. Thomson.

4. Le succès des travaux ne fait maintenant aucun doute, mais l'expérience a montré que le phare doit être doté sans délai de quelques éléments manquants. Le premier est une plate-forme de pierre de 18 pieds par 20, qui doit être construite près de l'entrée de l'édifice pour y débarquer les provisions avant de les hisser jusqu'au haut du phare. Le deuxième élément, s'il n'est pas indispensable, ajoutera tant au confort et à la satisfaction des habitants du phare, par l'amusement qu'il leur procurera et par la protection qu'il leur assurera contre une partie au moins de l'extrême chaleur qui émane du rocher dénudé, qu'il constitue une mesure très souhaitable. Il s'agit d'un jardin miniature qu'il est proposé d'aménager dans une anfractuosité entre deux des rochers les plus élevés. Le troisième élément est un débarcadère, indispensable — et je parle d'expérience — pour permettre aux visiteurs de se rendre au phare, mais j'appellerais une attention particulière sur la sagesse qui a dicté la proposition d'installer des canalisations pour la collecte des eaux de pluie, ce qui, avec l'aménagement d'une jetée de bois du côté sud du rocher pour faciliter le débarquement pendant les jours calmes de la mousson du nord-est, pendant laquelle la force des vagues empêche de s'approcher du rocher, compléterait les travaux additionnels requis.

5. Il est fort souhaitable, comme je l'ai déjà dit, que les préparatifs des travaux susmentionnés soient réalisés pendant la présente saison, à la faveur de la cessation forcée des activités au phare, et je me suis permis de les approuver en prévision de l'autorisation de l'honorable gouverneur adjoint du Bengale, au coût probable indiqué en marge\*. Dans le même temps, j'ai autorisé l'acquisition du mobilier et des articles nécessaires à l'aménagement intérieur du phare indiqués ci-après, ainsi que d'un bateau gréé\*, etc.

1 horloge	\$30	Total reporté	\$192
1 brûleur Argand	\$10	20 tonneaux	\$100
3 lampes suspendues	\$9	6 cuvettes de cuivre	\$12
Matériel de levage pour hisser les provisions	\$100	1 bateau	\$90
9 lits	\$27	Bossoir	\$40
1 télescope	\$16	8 chaises	\$8
Total partiel	\$192	3 tables	\$12
			\$454
		10% pour imprévus	\$45,40
		En dollars espagnols	\$499,40

6. M. Thomson a fait par ailleurs concernant l'effectif du phare des suggestions auxquelles je suis disposé à accorder un grand poids, mais j'estime qu'il serait prudent d'attendre la fin de la mauvaise saison et de faire tous les efforts d'ici le mois de mars pour recueillir de l'information sur la force exercée par les vagues contre le rocher et sur la possibilité d'y accéder. Je serai alors mieux en mesure de formuler un avis final sur cette importante question, mais je suis persuadé que l'honorable gouverneur adjoint aura la bienveillance de m'accorder, pour les premiers mois à tout le moins, un effectif quelque peu supérieur, plutôt qu'inférieur, à ce qui pourra en définitive être jugé absolument indispensable.

7. Je suis enclin à proposer, en combinant plusieurs des propositions de M. Thomson, d'installer au phare une équipe importante, soit un Européen et huit indigènes, le premier relayé tous les mois et les derniers tous les deux mois par un personnel suppléant composé d'un Européen et de quatre indigènes, pendant la belle saison, lorsque le rocher est d'accès facile et l'approvisionnement aisé, et une équipe réduite, comprenant par exemple un Européen et trois indigènes, pendant la mousson du nord-est, renforcée par une embarcation rapide et neuf indigènes à Point Romania, avec l'une des canonnières de Singapour, mais j'aurai l'honneur de vous faire de nouveau rapport sur ce point après la mousson.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W.J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

---

* Plate-forme	\$388,00
Jardin	86,00
Débarcadère	100,00
Canalisations pour recueillir l'eau de pluie	50,00
Jetée de bois au sud du rocher	200,00
	824,00
Imprévus 10%	82,40
En dollars espagnols	906,40

\* Extrait du rapport de M. Thomson. Voir pièce jointe à la lettre n° 128 de M. Church en date du 7 novembre 1850

**ANNEXE 50**

**LETTRE DU 20 JANVIER 1851 ADRESSÉE À ALLAN STEVENSON, INGÉNIEUR DU NORTHERN LIGHTHOUSE BOARD À EDMBOURG PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

N° 6 de 1851

Je ... lettre de Thomas Stevenson du mois dernier à laquelle était joint un message du directoire...dans lequel le directoire acceptait de vous avancer 1 500 livres sur présentation d'un bon établi par moi, pense maintenant que le directoire exigera des documents plus officiels et vous envoie en conséquence le ... par le conseiller résident, que vous aurez l'obligeance (si vous n'avez pas encore reçu la somme) de faire suivre au...sur quoi je suis certain que le montant vous sera immédiatement versé.

En outre...étant donné qu'un retard peut se produire dans l'expédition des articles à Singapour, j'ai écrit à MM. K.W. Rawson & Co. à Singapour pour leur faire tenir la somme de 2000 dollars espagnols (près de 500 livres) en leur demandant de transmettre cette somme à leur firme à Londres, Rawson Norton & Co., qui communiquera avec vous et est autorisée à recevoir les caisses contenant l'équipement et les feux de la lanterne...et à vous défrayer des dépenses que vous avez engagées en sus de 1 500 livres si elles ne dépassent pas 500 livres y compris les frais de port.

les travaux ... approche et comme il ne fait aucun doute que nous serons prêts à installer la lanterne au plus tard à la fin de mai, je compte sur vous pour faire parvenir les articles sans délai car le gouvernement et les armateurs seront très déçus si le feu ne peut être mis en service avant la prochaine saison des tempêtes en octobre ou novembre.

Si possible envoyez également les plans de l'équipement et les instructions pour l'installer, ainsi que les instructions relatives à l'entretien du feu et au nettoyage du réflecteur, un an ou deux de fournitures...et...tout autre...article qu'il sera selon vous difficile de se procurer...

N°... de 18 ... à M. Thomas Stevenson, je lui ai demandé de...aux expéditeurs...besoin.

Veillez agréer, etc.

J.T. THOMSON,

Géomètre.

---

ANNEXE 51

**LETTRE DU 6 FÉVRIER 1851 ADRESSÉE À ALLAN STEVENSON, INGÉNIEUR DU NORTHERN  
LIGHTHOUSE BOARD À EDIMBOURG PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE  
DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

N° 7

Je vous ai écrit le 20 janvier et étant donné que depuis lors la poste ... Angleterre, je suis fort déçu qu'elle ... aucune communication de vous, car très bientôt les articles destinés au phare Horsburgh, érigé dans le..., seront requis d'urgence, et leur réception rapide permettra de mettre le signal lumineux en service pour la prochaine saison des tempêtes. J'aurais aimé être informé par vous de la cause de ce retard, qui est peut-être dû à un malentendu avec le directoire, ou ... à une autre cause. Je ne puis dans les circonstances que conjecturer et dans cette situation...me demande quel...de nature à vous donner satisfaction ou les...si elles m'étaient connues, j'aurais rapidement ... probablement ... ce ... retard. ... serait...a pu se manifester lorsque je ... fait ... par ... mon parent...M. John...par M. David...à...l'affaire, peut être tout à fait justifié par les circonstances liées à...sur cette question ... par ... à ... 1500 livres ... mais vous ... m'avez pas informé qu'un événement désagréable s'était produit, et je ne saurais présumer que tel a été le cas, n'en ayant pas été informé.

Si vous n'avez pas reçu la somme de 1 500 livres du directoire, j'espère que vous n'aurez pas de difficulté à l'obtenir sur présentation du document signé de ma main et de celle du conseiller résident que j'ai joint à ma lettre du 20 du mois dernier et que MM. Rawson Norton & Co. prendront toutes les autres dispositions requises. J'espère que ces mesures sauront trouver grâce à vos yeux, si vous considérez la situation dans laquelle je me trouve de par votre silence sur l'avancement du travail qui vous est confié ... — le coût ... — l'information...dont je dispose ... tout à fait conforme aux attentes. Je précise que le coût du phare n'est pris en charge par aucun organisme privé ni fonds spécial, bien que près de la moitié des dépenses soient couvertes par des souscriptions privées, mais que le gouvernement ... assume la pleine responsabilité de ces travaux, qu'il fera exécuter quel qu'en soit le prix, et je suis donc heureux de dire qu'il ne dépassera pas de 500 livres mon estimation primitive ni n'atteindra — et de loin — ce que le directoire avait prévu et était prêt à accepter lorsqu'il a approuvé les travaux.

Dès réception de la présente je vous prie instamment de bien vouloir me faire savoir, dans le cas où les articles n'auraient pas encore été expédiés, quand ils seront prêts à l'être et quel en sera le coût, y compris votre commission...si ce coût ne dépasse pas 2000 livres ... répondra aux besoins, mais si ... je devrai en référer de nouveau au gouvernement avant de pouvoir autoriser ce débours.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. T. THOMSON.

---

ANNEXE 52

LETTRE DU 1<sup>ER</sup> AVRIL 1851 ADRESSÉE À ALLAN STEVENSON, INGÉNIEUR DU NORTHERN  
LIGHTHOUSE BOARD À EDIMBOURG PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE  
DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR

N° 10

J'accuse réception de votre lettre du 23 décembre et de celle de M. Thomas Stevenson du 18 janvier ainsi que de la copie de ladite lettre en date du 20 janvier.

J'espère que les arrangements financiers sont maintenant à votre satisfaction. Le malentendu concernant cette affaire nous a causé une grande perplexité et je suis heureux de noter qu'il est dû au fait que M. Thomas Stevenson avait égaré la lettre d'origine dans laquelle vous étiez prié de vous adresser au directoire pour le paiement, et non au désistement de l'organisme à l'égard du travail lié au phare que m'avait amené à craindre le retard important qui s'était produit dans l'exécution du parement de pierre (?) du phare qui vous avait été confiée.

J'ai modifié le plan de ... l'instrument et je ne doute pas que l'appareil qui nous parviendra sera tout à fait satisfaisant ... noter que vous ... les travaux,... Le poids ... au matériel, rend ... l'édifice, sont jusqu'au...plancher de la lanterne ... transmettre ... des murs à cette fin au cas où le poids ... les salles.

la ventilation sera ... nécessaire. L'air est insuffisant...

Si le matériel doit encore être expédié, MM. Rawson Norton & Co. s'en chargeront, et vous n'êtes pas sans comprendre la nécessité absolue de faire diligence. Nous avons ... les opérations et l'édifice sera prêt à recevoir la lanterne au plus tard à la fin de mai.

Lors de ma dernière ... au rocher, tout avait été emporté, à l'exception du crochet du fanal et de quelques matériaux emballés placés dans une partie abritée du rocher près de la base, qui n'est touchée que par de forts embruns. Il ne reste rien des ... logements et abris des travailleurs, qui ont été en partie reconstruits, n'étant pas censés supporter la force de la mousson du nord-est, leur perte sera aisément réparée grâce aux ressources abondantes des forêts du littoral. La construction sera achevée ... pour un montant inférieur à l'estimation initiale.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J.T. THOMSON.

---

**ANNEXE 53**

**ÉTAT DES RECETTES ET DÉBOURS À SINGAPOUR PENDANT L'ANNÉE OFFICIELLE 1850-1851,  
NON COMPRIS LES EFFECTIFS MILITAIRES ET LES FORÇATS, PARU DANS LE  
*SINGAPORE FREE PRESS AND MERCANTILE ADVISER*  
31 MAI 1851**

[Tableau non reproduit.]

---

**ANNEXE 54**

**LETTRE DU 20 JUILLET 1851 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

N° 15 de 1851

Le phare Horsburgh de Pedra Branca sera bientôt achevé et dès que nous aurons reçu le matériel d'éclairage, le feu pourra être mis en service. Comme mes ordres actuels ne concernent que l'achèvement de l'édifice et de ses dépendances, je vous prie humblement de m'informer des instructions du gouvernement -- à savoir si je serai chargé de prendre les dispositions relatives à l'entretien futur du phare, à l'engagement de ses gardiens, à l'achat des provisions et à l'exécution des autres tâches qui seront nécessaires pour garder l'édifice en bon état de marche, ou si un autre responsable sera désigné à cette fin.

Etant donné que vous m'avez informé verbalement qu'aucune disposition finale n'avait été arrêtée et que j'étais libre de vous faire toutes les suggestions qui me paraissaient pouvoir intéresser le gouvernement, j'espère que les observations qui suivent et les documents ci-joints pourront être utiles. Ayant par nécessité consacré beaucoup de temps aux questions relatives aux phares et au balisage lumineux au cours des deux dernières années, je ne crois pas m'avancer trop en croyant que ces observations seront utiles, car elles concernent une question d'intérêt général qui est assez mal comprise.

Au sujet des gardiens et de l'effectif du phare, j'ai fait quelques suggestions dans mes lettres n° 22 de 1848 et n° 28 de 1850. Lorsque j'ai rédigé la première, les estimations relatives à l'édifice venaient d'être faites, et le rocher n'avait été visité qu'une ou deux fois. Mes observations concernant l'entretien futur du phare (dont l'érection était à cette époque incertaine) étaient nécessairement brèves et peu avancées étant donné que les particularités de l'emplacement n'avaient pas été étudiées, faute d'occasion pour le faire, et ces observations étaient donc sous réserve de corrections ultérieures. Lors de la rédaction de la seconde lettre, cependant, j'avais l'expérience des opérations de construction pendant la belle saison, mais je n'avais pas encore observé les conditions climatiques aux parages de Pedra Branca ni l'action des vagues sur le rocher et alentour durant la saison agitée de la mousson du nord-est. Les observations que je vous soumetts aujourd'hui sont faites avec plus de sûreté que les fois précédentes, car j'ai pu me rendre au rocher à plusieurs reprises au cours de la dernière mousson du nord-est afin de vérifier les faits à connaître au sujet des communications avec le phare au cours de cette saison, tels que la possibilité de relayer les gardiens, de les approvisionner, etc. J'espère que vous accueillerez favorablement les suggestions que je vous soumetts maintenant respectueusement en ce qui concerne les effectifs nécessaires pour assurer un signal lumineux permanent.

Dans ma lettre n° 28 de 1850, je suggérais trois méthodes pour déterminer l'effectif à maintenir sur le phare. La dernière méthode proposée dans cette lettre, qui consistait à maintenir de façon permanente sur le rocher un effectif comprenant un Européen et huit indigènes, me paraît maintenant la meilleure, compte tenu de toutes les circonstances, moyennant quelques légères modifications. J'ai constaté que pendant chaque mois de la mousson il sera possible à quelques reprises de débarquer les gardiens, mais qu'il ne sera pas toujours possible de décharger de l'eau et des provisions lourdes ; cependant, l'accès au rocher ne sera pas interdit pendant quatre ou cinq mois comme on le supposait auparavant. La difficulté de garder l'effectif complet sur le rocher n'est donc pas aussi grande qu'on le pensait et il n'est donc pas nécessaire d'en garder une partie à Point Romania. La présence de l'ensemble de l'effectif au phare comporte en outre l'avantage de protéger le bâtiment et son contenu contre les pirates et autres personnes malveillantes, ce qui ne serait pas le cas si trois ou quatre hommes seulement y étaient stationnés.

L'effectif que je propose maintenant comprendrait 13 personnes au lieu des 14 suggérées dans ma lettre n° 28 de 1850. J'estime en outre que cet effectif répondrait à tous les besoins s'il était bien supervisé. L'effectif se composerait comme suit :

2 gardiens	Européens
2 assistants-gardiens	Malais
3 tindals	Idem
6 matelots dont un cuisinier	Idem
13 Effectif total	

Je suggère de relayer les gardiens de phare tous les mois et les tindals et matelots tous les deux mois, de sorte qu'il y aurait toujours au phare :

- 1 gardien
- 1 assistant-gardien
- 2 tindals
- 4 matelots

Au total, 8 personnes seraient postées au phare.

A Singapour, seraient en permission :

- 1 gardien de phare
- 1 assistant-gardien
- 1 tindal
- 2 matelots

Au total, 5 personnes seraient en permission.

Je considère les Malais comme les mieux adaptés pour occuper les postes d'assistants-gardiens, de tindals et de matelots, ils sont en effet plus habiles pour accoster par mauvais temps, ce qui est fréquent, que les Chinois ou les natifs des Indes, ils sont dans leur élément lorsqu'il s'agit de diriger des embarcations, ce dont les autres indigènes sont incapables soit par manque d'expérience soit en raison du mal de mer, avoir le pied marin étant indispensable pour un gardien de phare dans les circonstances. Pour les postes de gardiens, je crains qu'il ne soit impossible de trouver des Européens pour un salaire modéré, mais des Indo-Européens respectables feront l'affaire également.

#### Supervision

Un phare revêt un grand prix aux yeux des navigateurs, qui s'y fient pour les guider aux abords des passages étroits et dangereux qu'ils doivent franchir à l'entrée et à la sortie de la haute mer, et il est donc de la plus grande importance que le signal lumineux soit maintenu en fonctionnement. A cette fin la nomination d'un officier responsable sera très utile, car sans supervision les gardiens auront tendance à se laisser aller à la négligence et inévitablement l'appareil confié à leur charge s'abîmera ou perdra de sa luminosité. Les effets pratiques de cette négligence se feront sentir dans les dispositifs de la source lumineuse et en conséquence, plutôt que d'être visible des navires se trouvant à 15 ou 20 milles de distance, elle ne le sera plus qu'à la moitié de cette distance, auquel cas loin de...utile aux marins elle les mènera à coup sûr vers leur destruction. Les phares anglais, qui relèvent maintenant je crois pour la plupart du Trinity Board, ont un éminent ingénieur, M.... qui est chargé du fonctionnement pratique des systèmes. Les phares écossais, que je connais davantage grâce aux écrits de M. Stevenson, relèvent du Northern Lighthouse Board, dont est chargé M. Stevenson, excellent ingénieur civil lui aussi. La tâche de

l'ingénieur est de superviser les phares, d'inspecter soigneusement les édifices et d'y apporter les réparations nécessaires de même qu'aux systèmes optiques et à leurs dispositifs, et de s'assurer qu'ils sont maintenus en bon état de fonctionnement et que les réflecteurs et dispositifs de réfraction ne sont pas égratignés ou autrement endommagés du fait de la négligence des gardiens. Ils sont si pointilleux à cet égard que la moindre poussière décelée dans la lanterne entraîne le congédiement du gardien. Ce souci particulier pour la conservation des édifices et de leur contenu tient au fait que dans les endroits éloignés où se trouvent habituellement les phares, on évite, en portant une attention immédiate aux déficiences, des réparations importantes et coûteuses et, ce qui est plus important, on évite également l'interruption du signal lumineux. Dans le cas des phares de Northern Light, et je présume qu'il en va de même pour les phares anglais, toutes les balises et bouées et tous les navire-baliseurs et le personnel relèvent directement de l'Ingénieur, qui est responsable de leur efficacité. Pour assurer l'entretien permanent du phare Horsburgh, qui occupe une position très importante pour la sécurité des navires touchant à Singapour – navires dont la valeur des cargaisons n'a rien à envier aux autres régions du globe -- j'estime tout aussi utile et nécessaire de placer l'édifice et son personnel sous la supervision d'un expert. Lors de sa mise en service, le phare n'aura pas d'égal dans toutes les Indes pour sa luminosité et la maintenance de ses mécanismes et systèmes exigera des connaissances et des soins qu'une personne peu versée en la matière ou dans la construction et les usages de ses différentes pièces ne saurait avoir. Les ouvrages d'art de l'édifice et de ses dépendances qui ne forment pas partie intégrante du phare lui-même exigeront une égale attention pour que les réparations soient réalisées avant que leur stabilité ne soit mise en danger. Le fonctionnement harmonieux de l'ensemble dépend du bon état de toutes les parties, autrement l'objet même de la construction du phare sera compromis.

#### Navire-baliseur

Le phare sera je présume alimenté en provisions et en eau par l'une des canonnières, qui assurera aussi le transport des gardiens et du personnel, ainsi que, de temps à autre, du Surintendant. Etant donné que la tâche confiée à la canonnière sera parfois éprouvante et périlleuse, il sera très important pour le phare qu'elle soit aux ordres du Surintendant, car si le capitaine et son équipage étaient indépendants de lui, ils esquiveraient les tâches difficiles plutôt que de les exécuter. Pour faire de la canonnière un navire-baliseur efficace, je recommande de border tout le pont d'un bastingage qui cachera le soleil et de construire une cabine sur le... en pratiquant des hublots dans le bastingage – les cabines actuelles sont suffocantes et mal aérées et en conséquence rarement utilisées même les jours de grande chaleur, car il est plus facile de supporter le soleil que la chaleur des cabines. Si l'effectif que j'ai proposé est approuvé par le gouvernement la canonnière devra se rendre au phare tous les mois pour y débarquer des provisions et de l'eau et pour changer les gardiens. Si devait se produire au phare un accident exigeant une communication immédiate avec Singapour, cinq matelots pourraient utiliser à cette fin l'embarcation attachée au rocher. Ces hommes devront être bien armés pour pouvoir résister à une attaque. Mais ces pirates d'Orang Laut hésiteront probablement à tenter quoi que ce soit du seul fait de les savoir armés.

#### Provisions

Pour ce qui est des arrangements concernant le paiement des gardiens, je propose respectueusement que les vivres essentiels, à l'exception du curry et des épices, soient fournis par le gouvernement. Les provisions ci-après me paraissent raisonnables pour une personne, par mois :

Riz	45 catty
Poisson salé	6 -
Huile	1 -
Sel	¼ -

Les Malais sont trop insoucians pour qu'on puisse leur confier l'approvisionnement. D'après Smeaton les gardiens du phare Eddystone, laissés à eux-mêmes, ont souvent dû manger les bougies. Le 1<sup>er</sup> novembre, des vivres, du bois et de l'eau pour cinq mois devraient être

emmagasinés sur le rocher, car bien qu'il soit possible pour les gardiens d'accoster, il sera sans doute difficile de débarquer des provisions sur le rocher pendant la mousson du nord-est. Le reste de l'année, deux mois de vivres devraient être emmagasinés à l'avance sur le rocher pour éviter que la famine ne force les hommes à l'évacuer.

### Mouillage

A propos de l'approvisionnement et de la relève des gardiens je mentionne que les canonnières ou le vapeur peuvent mouiller à un mille au nord-est du rocher pendant la mousson du sud-ouest par 12 à 14 brasses de profondeur et à la même distance au sud-ouest du rocher pendant la mousson du nord-est par 10 à 12 brasses. Pour faciliter le débarquement pendant la mousson du nord-est une chaîne...a été placée, il sera possible de débarquer à cet endroit sauf par grosse mer. Pour les déplacements du navire-baliseur ou du vapeur, je suggère d'effectuer des levés minutieux des environs de Pedra Branca et...à grande échelle.

### Règlement des gardiens

Je sou mets respectueusement au gouvernement le règlement ci-joint à l'intention des gardiens du phare. Je me suis inspiré pour le rédiger du règlement des gardiens de phare du Northern Lighthouses de Grande-Bretagne, qui est l'œuvre de l'Ingénieur. Je ne l'ai modifié que pour tenir compte des conditions prévalant dans nos climats. S'il est approuvé, je suggère qu'un exemplaire en malais et en anglais soit accroché dans la lanterne du phare.

### Instructions à l'intention des gardiens

Je suis également redevable pour ces instructions à M. Allan Stevenson, ingénieur auprès des Commissaires du Northern Lighthouses. Elles seront utiles au ... et un exemplaire peut être remis aux gardiens en chef.

### Huile

L'huile utilisée pour la lampe doit être la meilleure huile de coco en vente à Singapour. Il y a neuf brûleurs Argand qui consommeront tout près de 360 gallons d'huile par année. J'ai déposé dans le bâtiment des jarres en terre cuite en nombre suffisant pour une telle quantité et je suggère que la provision annuelle soit apportée au phare pendant le mois d'octobre, qui est calme. Trois cent soixante gallons d'huile de coco représentent 22 piculs 50 cattys, ce qui correspond plus ou moins à la consommation effective, car mes calculs sont fondés sur la quantité d'huile de...utilisée dans les phares de Northern Light et l'huile de coco peut brûler plus ou moins vite que ce type d'huile.

### Journal de bord

Je joins un modèle de journal de bord à tenir en double exemplaire par les gardiens, qui devront y inscrire des entrées quotidiennes. Un exemplaire sera gardé au phare et le second envoyé tous les mois au surintendant.

### Livre de provisions

Aucun formulaire n'est nécessaire car il suffit d'inscrire sur une page les provisions reçues et sur l'autre les provisions consommées.

### Livre des visiteurs

Ce livre doit être conservé dans la salle des visiteurs et tous les visiteurs doivent être invités à y inscrire leurs nom et titres.

### Armes et munitions

Je recommande respectueusement que les armes et munitions ci-après soient fournies au phare et conservées dans la pièce du gardien.

8 mousquets à percussion  
16 pistolets  
8 épées  
8 piques d'abordage  
250 cartouches de mousquet  
250 cartouches de pistolet  
500 capsules

Lorsque les matelots devront s'embarquer soit pour aller chercher de l'eau soit pour se rendre à Singapour, les armes à percussion seront beaucoup plus utiles que les mousquets ordinaires par temps humide.

### Observations météorologiques

Dans un édifice de cette nature — occupé de manière régulière et suivie —, ces observations n'exigeraient que peu de travail ou d'efforts de la part des gardiens et leur causera peu de difficultés. S'ils étaient dotés des instruments appropriés, ils pourraient mesurer la densité et l'humidité de l'air, de même que les marées, la force des vagues, la quantité de pluie tombée, la chaleur de ... et la direction et la force des vents. Dans l'intervalle, j'ai uniquement proposé de reporter, dans le journal de bord du phare, les valeurs relevées sur le thermomètre et le pluviomètre la première, si elle n'a pas d'utilité pratique, sera au moins intéressante et la seconde indiquera la quantité d'eau de pluie qui peut être recueillie sur le rocher pour l'usage des gardiens et éviter le gaspillage. J'ai construit cet instrument et avant la fin des opérations au phare j'ai vérifié le nombre de gallons qui peuvent être recueillis sur le rocher pour chaque pouce de pluie.

Je crois avoir pris en considération tous les éléments nécessaires au fonctionnement du phare. Si quelque point m'a échappé, il sera de peu d'importance et j'espère que mes suggestions seront utiles.

Veillez agréer, etc.

J.T. Thomson  
Géomètre du gouvernement

P.S.  
Uniforme

Je ne sais s'il serait très profitable de demander aux gardiens de porter l'uniforme. Cela poserait quelque difficulté avec les Malais qui sont je crois généralement réfractaires à porter un autre costume que le leur. Le Northern Lighthouse Board fournit à ses gardiens un uniforme tous les trois ans et la règle concernant son usage est la suivante.

Extrait des Instructions à l'intention des gardiens de phare à l'emploi des commissaires de Northern Lighthouse.

Par. 29. «Les gardiens de phare portent l'uniforme lors des visites des Commissaires ou des hauts responsables ainsi que le dimanche, jour où, si le temps le permet, le pavillon du phare est hissé à

midi par l'assistant-gardien ou, en son absence, par le gardien en chef et ... arboré jusqu'au coucher du soleil.»

Le pavillon du phare est, je suppose, différent du pavillon national.

---

ANNEXE 55

**LETTRE DU 23 AOÛT 1851 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR PAR  
W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Penang  
N° 313  
GI n° 589 de 1851

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 100 du 7 courant ainsi que de ses pièces jointes provenant de M. Thomson et concernant l'effectif et la supervision du phare Horsburgh et autres questions y relatives.

2. J'aurai l'occasion plus loin d'exprimer mes sentiments au sujet des services de M. Thomson et de porter ces sentiments à l'attention du gouvernement. Pour le moment, je vous prie de lui transmettre mes cordiaux remerciements pour la compétence de ses communications, que je juge fort recevables.

3. Le Règlement et les Instructions rédigés par M. Thomson à l'intention des gardiens du phare, dont vous m'informez qu'ils sont inspirés des règlements en vigueur en Grande-Bretagne et adaptés à la situation du phare Horsburgh et aux personnes qui en auront la charge, me semblent excellemment adaptées à leur fin.

4. M. Thomson sera chargé d'accueillir le personnel proposé par lui et de lui donner ses instructions dès l'arrivée de la lanterne, de fait tous les arrangements seront pris et exécutés par lui jusqu'à ce que le phare fonctionne bien, de sorte que tout le mérite de ce travail précieux pour les navigateurs de la mer de Chine lui reviendra entièrement, mais je suis certain que M. Thomson et vous comprenez combien ses services sont indispensables pour les levés de Malacca.

5. Les observations de M. Thomson sur la nécessité de placer le phare Horsburgh sous la responsabilité d'une personne compétente sont fort justes, mais cela est très différent de la position occupée par MM. Stevenson et Walker des phares écossais et du Trinity Board, car ces messieurs sont consultés comme ingénieurs et arbitres en toute occasion, que ce soit au sujet des phares, de leur nature ou de leur construction, or dans les Indes, je ne connais personne qui ait les connaissances pratiques de ces messieurs, à l'exception du capitaine Smythe des Madras Engineers, et s'attacher les services d'une telle personne augmenterait considérablement les droits de tonnage imposés aux navires. Je propose donc de confier la supervision et le contrôle du phare Horsburgh au maître de port des présidences et des postes éloignés des Indes, qui paraît le fonctionnaire le plus disponible pour cette tâche.

6. L'utilisation d'une canonnière comme navire-baliseur me semble tout à fait inutile et une telle charge pour le phare ajouterait également considérablement à celle des armateurs et causerait beaucoup de mécontentement, et à bon droit. J'ai donc l'intention d'envoyer le vapeur une fois par mois à Pedra Branca, ou plus souvent au besoin, et à défaut, à coup sûr, la canonnière, mais je ne suis pas en faveur d'apporter à cette dernière des modifications à des fins aussi provisoires, d'autant plus que le logement, dont M. Thomson s'est si volontiers contenté durant la construction du phare, pourrait difficilement être jugé insuffisant pour quelque autre personne en cas d'urgence lorsque le vapeur n'est pas disponible.

7. Avant de conduire cette affaire plus avant auprès du gouvernement, je dois vous prier de bien vouloir rédiger en communication avec M. Thomson un état détaillé en bonne et due forme des prévisions de dépenses du phare au titre de la paye, des provisions, de l'alimentation du fanal et de tous les imprévus possibles, y compris les émoluments qui devraient selon vous être versés à la

personne qui en aura la supervision et le contrôle pendant les jours où elle se rendra au phare dans l'exercice de ces fonctions, afin de présenter cet état au gouvernement pour qu'il fixe définitivement les droits de port à imposer aux navires.

8. Il ne faut pas oublier l'emploi des hommes qui seront régulièrement en permission à Singapour –il serait fort peu avisé que les gardiens restent inoccupés pendant six mois de l'année et les tindals et matelots pendant trois mois, à plein salaire, et je vous serais reconnaissant de me faire connaître vos vues, et celles de M. Thomson, sur ce sujet et sur tout autre sujet qui vous paraîtra de nature à assurer la pleine efficacité du phare Horsburgh, mais la première chose que le gouvernement me demandera est un état exact des dépenses du phare, etc. pour fixer les droits de tonnage, et je vous prie de me faire parvenir ledit état dès que possible.

Veillez agréer, etc.

W. J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

---

ANNEXE 56

EXTRAITS PERTINENTS DU *STRAITS TIMES AND SINGAPORE JOURNAL OF COMMERCE*  
(23 ET 30 SEPTEMBRE ET 7 OCTOBRE 1851) ; DU *SINGAPORE FREE PRESS*  
& *MERCANTILE ADVISER* (3 ET 6 OCTOBRE 1851)

Nous sommes heureux d'annoncer que le phare Horsburgh sur l'île de Pedra Branca est maintenant achevé et que S. E. l'amiral et l'honorable colonel Butterworth se rendront sur place pour examiner les travaux avant que le phare soit mis en service pour le profit de toutes les nations.

*Straits Times and Singapore Journal of Commerce*

30 septembre 1851

**Le phare Horsburgh** — On trouvera dans nos colonnes publicitaires un avis du gouvernement concernant cet ouvrage public fort utile.

Samedi dernier, Son Honneur le gouverneur, accompagné de notables, a procédé à bord du vapeur *Hoogly* à l'inspection du phare, dont la remarquable construction est due à M. l'architecte Thomson et à son assistant M. Bennett. Le Gouverneur et sa suite ont attendu jusqu'à 19 heures pour avoir l'occasion d'observer le feu, qui leur a donné pleine satisfaction. Le signal lumineux était visible du pont du *Hoogly*, à 14 milles de distance.

---

ANNEXE 57

LETTRE DU 28 OCTOBRE 1851 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR  
PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES,  
DE SINGAPOUR ET DE MALACCA

No. 388  
GI n° 781 de 1851

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 134 du 27 courant contenant l'état des dépenses nécessaires au phare Horsburgh que je vous avais demandé au par. 8 de ma lettre n° 313 du 23 août, et dans laquelle vous indiquez qu'un état détaillé des dépenses engagées, accompagné des plans, etc., suivra à la fin de l'année.

J'approuve entièrement l'ensemble des arrangements proposés dans votre communication et le budget noté en marge\* est par la présente approuvé au 25 septembre dernier. La lanterne, qui est d'une construction plus complexe que je n'aurais pu le souhaiter, demeurera sous la responsabilité de M. Thomson, à qui je suis fort reconnaissant d'avoir accepté ce travail additionnel.

Le phare Horsburgh, grâce auquel le nom de M. Thomson passera à la postérité, est une noble structure et lorsque l'on prend en considération les difficultés auxquelles il a dû faire face lorsqu'il s'est engagé dans cette entreprise novatrice, à 40 milles du siège, sur un rocher dénudé au milieu de l'océan, le fait que M. Thomson l'ait achevée dans le délai incroyable de 16 mois en dit long sur sa compétence, sa persévérance, son tact et sa patience avec les indigènes, toutes qualités dont je ne manquerai pas de faire l'éloge auprès du gouvernement des Indes.

Veillez agréer, etc.

W. J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

\*

1 gardien	90 roupies	
1 assistant-gardien	80 roupies	
2 Syrang à 25 roupies	50 roupies	
3 Tindals à 16 roupies	48 roupies	
6 matelots à 13 roupies	78 roupies	
	346 roupies	
Riz, poisson salé, huile et sel pour 8 hommes de garde au phare	20 roupies	366 roupies
Total paye et rations		366 roupies

Provision pour imprévus

Huile pour lanterne 3,5 piculs	55 roupies
Mèches de coton, linge et rouge	10 roupies
Verres de lampe	17 roupies
Peinture et vernis pour	

balustrade, auvents, etc. de la lanterne	20 roupies	
Dépenses du Surintendant lors de visites au phare	20 roupies	122 roupies
Total dépenses mensuelles		488 roupies
Total dépenses annuelles		5856 roupies

---

**ANNEXE 58**

**LETTRE DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 1851 ADRESSÉE À F. J. HALLIDAY, SECRÉTAIRE DU  
GOUVERNEMENT DU BENGALE PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR  
DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA,**

N<sup>o</sup> 42  
Général n<sup>o</sup> 794 de 1851  
Fort William

J'ai l'honneur de vous transmettre pour la gouverne du gouvernement des Indes la copie ci-jointe d'une lettre du conseiller résident à Singapour faisant état du budget jugé nécessaire pour le phare Horsburgh, récemment achevé à Pedra Branca à l'entrée de la mer de Chine, ce dont j'ai donné avis dans la communication n<sup>o</sup> 25 du 26 septembre dernier.

2. Je ne retiendrai pas indûment l'attention du gouvernement en énumérant la longue correspondance qui a été échangée sur cette question, depuis ma dernière communication n<sup>o</sup> 133\* du 9 novembre 1850, mais je serais injuste envers l'un des plus dévoués et infatigables fonctionnaires des détroits, le géomètre du gouvernement à Singapour, M. Thomson, si je ne mentionnais pas les difficultés auxquelles il s'est heurté dès le début de ces travaux, difficultés que la plupart auraient jugées insurmontables. L'entrepreneur s'est esquivé. Les ouvriers se sont mutinés et à une occasion, le manque de provisions s'étant fait sentir, ils ont dû être évacués jusqu'à la canonnière sur des tonneaux, telle était la force des vagues s'abattant sur le rocher, et pourtant 16 courts mois ont suffi après la pose de la première pierre, dont six de mousson du nord-est pendant lesquels les travaux ont été suspendus à Pedra Branca. Cette noble structure de granit taillé s'élève maintenant comme une fière balise du navigateur, dont on apprécie la valeur si l'on songe que 24 navires\* ont été perdus ou endommagés dans ces eaux au cours du dernier quart de siècle.

3. Je ne saurais trop louer la compétence, la persévérance, le tact et la patience dont a fait preuve M. Thomson pendant tout le temps qu'a duré cette audacieuse entreprise, qui n'aurait pas été sans susciter beaucoup d'inquiétude où qu'elle ait été réalisée dans les établissements des détroits, mais d'autant plus, on le comprend facilement, étant donné la situation éloignée de Pedra Branca, ce rocher isolé gisant à 40 milles de Singapour, à l'entrée de la mer de Chine, qui est fort houleuse à certaines périodes de l'année.

4. Le phare est maintenant achevé et en fonctionnement, et je dois dire qu'on ne peut voir dans les mers des Indes feu plus brillant, ni doté des meilleures techniques modernes de la Mère Patrie, qui sont peut-être un peu trop complexes pour un endroit aussi isolé, mais facilement gérées par les gardiens actuels, sous la direction et le contrôle de M. Thomson, le géomètre du gouvernement, qui en a accepté la charge sans augmentation de traitement de géomètre jusqu'à ce que ses subordonnés en connaissent suffisamment bien les mécanismes.

5. Le coût du phare, de la lanterne, etc., ne dépassera pas les estimations initiales et les suppléments approuvés par le gouvernement, fait sinon sans précédent, du moins inhabituel pour des prévisions du génie, et je souhaite, avec l'autorisation du gouvernement, remettre à M. Thomson la somme de 1000 roupies ou 100 livres pour avoir mené les travaux à si bonne fin et avec tant de célérité, uniquement comme marque d'approbation spéciale, qui sera je crois fort appréciée par M. Thomson.

6. L'état détaillé des dépenses, levés, etc., accompagné d'un rapport complet de tous les travaux sera envoyé par M. Thomson à la fin de l'année ; dans l'intervalle, je peux mentionner que les dépenses se sont élevées à seulement 24 141, 81 dollars espagnols ou 54 206,66 roupies (telles que noté en marge), et j'en viens maintenant à l'objet principal de la présente lettre, à savoir informer le gouvernement du coût du personnel jugé nécessaire pour gérer efficacement le phare.

7. Le recrutement de personnel fiable a été très difficile et il a été absolument nécessaire d'augmenter l'effectif et les salaires initialement proposés afin de rendre les postes plus attrayants et éviter ainsi les changements fréquents de personnel qui se produiraient autrement au risque d'endommager les systèmes lumineux ou la lanterne et peut-être de mettre la navigation en péril; je suis donc confiant que le gouvernement approuvera la décision que j'ai prise d'autoriser le budget indiqué en marge avec effet au 26 du mois dernier, date à laquelle les gens ont été engagés, ce budget, avec les provisions pour dépenses probables, s'élevant à 5 856 roupies par année.

8. Pour conclure, je me permets de suggérer que le projet de loi que j'ai soumis en pièce jointe de ma lettre n° 22\* du 13 février 1850 concernant l'imposition de droits soit publié bientôt, s'il a reçu la sanction du Très Noble Gouverneur général en conseil, afin de couvrir les dépenses susmentionnées ainsi que celles afférentes au bateau-feu du gisant de 2 brasses et demie dans le détroit de Malacca : la seule modification que je propose est de porter le taux des droits de phare à trois cents de dollar par tonne pour tous les navires gréés en carré selon le principe énoncé dans la clause n° 2 dudit projet de loi.

Veillez agréer, etc.

W. J. BUTTERWORTH,

Gouverneur.

\*Adressée au sous-secrétaire, M. Seton Karr.

\* Voir la liste ci-jointe.

\* Coût de la tour et des adjonctions

En dollars espagnols	17 810,81	
Coût des appareils de la lanterne, des paratonnerres et des lentilles supplémentaires	6 331,00	
Total (en dollars espagnols)	24 141,81	
(en roupies)	54 206, 66	

1 gardien	90 roupies	
1 assistant-gardien	80 roupies	
2 Syrang à 25 roupies	50 roupies	
3 Tindals à 16 roupies	48 roupies	
6 matelots à 13 roupies	78 roupies	
	346 roupies	
Riz, poisson salé, huile et sel pour 8 hommes de garde au phare	20 roupies	366 roupies
Total paye et rations		366 roupies

Provision pour imprévus

Huile pour lanterne 3,5 piculs	55 roupies
Mèches de coton, linge et rouge	10 roupies

Verres de lampe	17 roupies	
Peinture et vernis pour balustrade, auvents, etc. de la lanterne	20 roupies	
Dépenses du Surintendant lors de visites au phare	20 roupies	122 roupies
Total dépenses mensuelles		488 roupies
Total dépenses annuelles		5856 roupies

Home Department 1851/2  
Service des affaires maritimes

Gouvernement des Etablissements des détroits  
N° 42  
Envoyé le 1<sup>er</sup> novembre  
Reçu le 3 décembre

Cons. le 6 février  
N° 3

Faire suivre avec observations une dépêche du conseiller résident à Singapour concernant le budget du phare Horsburgh à Pedra Branca. Demander adoption rapide du projet de loi y relatif et suggérer de porter dans ladite loi le taux de droit à 3 cents de dollar par tonne pour tous les navires gréés en carré.

---

**ANNEXE 59**

**LOI N<sup>o</sup> VI DE 1852 (INDES) RELATIVE À LA COMPENSATION DES FRAIS LIÉS AU PHARE  
DE PEDRA BRANCA**

Adoptée par le gouverneur général de l'Inde en conseil le 30 janvier 1852

Loi relative à la compensation des frais liés au phare de Pedra Branca

Considérant qu'il a été jugé opportun, pour la sécurité et l'orientation des navires se déplaçant dans les mers de Chine, de fabriquer un phare sur l'île-rocher de Pedra Branca, située à l'entrée orientale du détroit de Singapour ; considérant aussi que certaines sommes ont été collectées auprès de particuliers à cette fin, mais que leur montant ne suffisait pas à couvrir les frais de la construction ; considérant en outre que la Compagnie des Indes orientales s'est engagée à construire ce phare, et à avancer certaines sommes pour l'aboutissement du projet, à condition que les mêmes sommes lui soient restituées par le prélèvement d'une taxe sur les navires pénétrant dans le port de Singapour ; considérant de plus que ledit phare a été construit par la Compagnie des Indes orientales et qu'il est opportun que les dépenses faites pour la construction et l'entretien dudit phare soient compensées par les recettes provenant de cette taxe ; considérant enfin qu'il sera peut-être jugé opportun, à l'avenir, de mettre en place d'autres phares ou balises dans les détroits de Malacca, ou ailleurs dans la même zone, il est décidé ce qui suit :

1. Le phare susmentionné situé sur Pedra Branca portera l'appellation «phare Horsburgh», et ledit phare ainsi que les dépendances s'y rattachant ou occupées pour ses besoins, et l'ensemble des installations, appareils et équipements y afférents lui appartenant, deviendront la propriété pleine et entière de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs.
2. A compter du 1<sup>er</sup> jour de mars 1852, tout navire d'un tonnage de cinquante tonnes et plus qui se rendra au port ou dans la rade de Singapour, devra payer, quelle que soit sa provenance, une taxe de trois centimes de dollars par tonne pour toute tonne de son tonnage enregistré. Aucun navire n'aura à payer cette taxe plus d'une fois tous les six mois.
3. Tous les navires de guerre appartenant à Sa Majesté britannique, ou à un gouvernement ou Etat étranger, et tous les navires armés propriété de la Compagnie des Indes orientales sont exonérés de cette taxe.
4. L'administration et le contrôle dudit «phare Horsburgh», s'appliquant aussi à son gardien et à l'ensemble des installations y afférentes, sont conférés par les présentes au gouverneur des Etablissements des détroits.
5. Le gouverneur désigne la personne de son choix aux fonctions de percepteur des taxes redevables en vertu de la présente loi.
6. Grâce aux fonds provenant de ces taxes, un feu est constamment entretenu la nuit audit phare et les sommes qui restent après déduction des frais d'entretien du phare sont de temps à autre versées à la Compagnie des Indes orientales en compensation des sommes qu'elle a avancées pour la construction, l'équipement et l'aménagement du phare.
7. La taxe due en application de la présente loi doit être versée par chaque navire qui en est redevable dès son arrivée au port ou dans la rade de Singapour. Dès l'arrivée du navire, le percepteur désigné en vertu de la présente loi demande ou fait demander au capitaine ou à la personne aux commandes du navire, le paiement d'une taxe de trois centimes de dollars pour chaque tonne du tonnage enregistré du navire, qui devra s'en acquitter dans les 48 heures. A défaut, ou si, à un moment quelconque, le percepteur pense ou soupçonne que le navire est sur

le point de quitter le port ou la rade sans avoir payé la taxe, tout juge de paix auquel le percepteur aura fait sous serment une déclaration en ce sens (la présente loi donne compétence au juge de paix pour administrer ce serment) est en droit d'autoriser, en son nom, tout agent de paix de Singapour à monter à bord du navire et à y saisir tous biens, armes, appareils, mobilier et accessoires appartenant au navire ou s'y trouvant, et à conserver les objets saisis pendant trois jours, à moins que la taxe ne soit payée entre-temps. Si, passé ce délai, le navire n'a pas payé la somme due, alors le percepteur pourra ordonner que les biens saisis soient vendus, et prélever sur les sommes ainsi obtenues la taxe due par le navire ainsi que l'équivalent des frais de saisie, de conservation et de vente. Toute somme restant après cela pourra être restituée au commandant ou propriétaire du navire si celui-ci le demande.

8. L'agent du gouvernement chargé d'accorder les autorisations de sortie du port de Singapour refuse de délivrer une telle autorisation à tout navire dont le commandant ou propriétaire ne présente pas le certificat remis par le percepteur et attestant du paiement de la taxe due.
  9. Nonobstant les dispositions de la présente loi, le percepteur peut poursuivre la personne qui, au moment du non-versement de la taxe due au titre de la présente loi, était propriétaire ou avait le commandement du navire en cause par action en réclamation de dette ou une procédure en *equity* auprès de tous les tribunaux de Sa Majesté aux Indes.
  10. Afin d'évaluer avec précision le tonnage d'un navire sujet au paiement de la taxe prévue par la présente loi, le percepteur peut prier tout juge de paix d'exiger du propriétaire ou de la personne commandant le navire, ou de toute personne en possession du navire, de présenter le certificat d'enregistrement du bâtiment. En cas de refus ou de non-exécution, le juge de paix pourra infliger à la personne concernée une amende allant jusqu'à cent dollars ; en cas de non-paiement de l'amende, ladite personne pourra être placée en détention pour une durée maximale de deux mois.
  11. Dès que les sommes avancées par la Compagnie des Indes orientales pour la construction du phare auront été pleinement remboursées, le gouverneur des Etablissements des détroits pourra entreprendre la construction d'un ou plusieurs phares et d'une ou plusieurs balises pour la sécurité et l'orientation des navires se déplaçant dans les détroits de Malacca ou à proximité. Les coûts de construction, d'entretien et de fonctionnement proviendront alors du surplus des recettes de la taxe prévue par la présente loi, après déduction des dépenses nécessaires au phare Horsburgh.
  12. Rien dans la présente loi ne saurait être interprété comme autorisant le prélèvement d'une taxe auprès d'un navire se déplaçant dans le détroit de Singapour mais ne pénétrant pas dans le port ou la rade de Singapour.
  13. Le terme «navire» désigne dans la présente loi aussi bien une goélette, un canot, un brick, un brigantin, une barque, un vapeur, une jonque que tout autre bâtiment ; les termes énoncés au singulier doivent être compris comme désignant aussi le pluriel, et inversement, et les termes énoncés au masculin s'étendent au féminin, à moins que le sujet dont il s'agit ou le contexte ne s'y opposent.
-

**ANNEXE 60**

**ÉTAT DES RECETTES ET DÉBOURS DE SINGAPOUR POUR L'EXERCICE 1851-1852, À  
L'EXCEPTION DU BUDGET AFFECTÉ À L'ARMÉE ET AUX CONDAMNÉS,  
*SINGAPORE FREE PRESS AND MERCANTILE ADVERTISER*  
19 JUIN 1852**

[Tableau non reproduit.]

---