

# L'ÉGALITÉ

JOURNAL RÉPUBLICAIN HEBDOMADAIRE

21 sept 1893

DES ILES SAINT-PIERRE &amp; MIQUELON

Prix de l'abonnement payable d'avance.

Saint-Pierre. Un an . . . . .	12 fr. 00
— Six mois . . . . .	7 00
St-Pierre-M. Un an . . . . .	15 00
— Six mois . . . . .	9 00

Administration, rues JACQUES-CARTIER et de SÈZE.

Administrateur-Gérant, A. LEMOINE.

Rédacteur en chef, G. WINTREBERT

Prix des insertions.

Faits divers . . . . .	1 fr 00
Annonces, la ligne . . . . .	0 30
Réclames, la ligne . . . . .	0 75

## LE «PRO PATRIA»

Dimanche dernier, vers six heures du matin, un coup de canon, tiré en rade, par le «Pro Patria» nous donnait un agréable réveil.

C'était, en effet, le premier vapeur postal français qui nous apportait notre courrier.

C'était la preuve que nous n'étions donc plus tributaires de ces anglais qui accumulent chaque jour les unes sur les autres, en piles, comme des piles de morues, les raisons qui ne nous permettent pas de les porter dans notre cœur.

Nous savons d'ailleurs qu'ils nous rendent la pareille, mais eux, n'ont d'autre raison que celle qui inspire aux égoïstes et aux fourbes des sentiments d'antipathie : la honte de ne pas sentir couler dans ses veines un sang généreux et franc.

A cet affreux «Saint-Pierre» qui roulait à un tel point que son souvenir seul donne le mal de mer, la société Saint-Pierraise de navigation à vapeur a substitué un modèle de transatlantique, disons mieux, un transatlantique de petit calibre.

Aussi, ne fut-ce qu'une procession dimanche après-midi pour aller la visiter.

Dès que la procession du feu fut terminée on vit se former celle du «Pro Patria.»

Après les devoirs religieux, se manifestèrent les sentiments de curiosité mêlés de patriotisme et de reconnaissance, et tranquillement, sans crainte de passer au-dessus de la balustrade, la foule circulait librement sur le pont, allant de la proue à la poupe, admirait le confort des cabines, leur excellente disposition qui ne les met pas en communication directe avec le carré, les excellents systèmes de lavabos et de sommiers, le parfait éclairage de la salle.

Ils admiraient ce navire en acier comme ses chaudières.

Ils pouvaient circuler librement sur une longueur de 53 mètres, inspecter les flancs puissants du nouveau navire dont la jauge brute et de 688 tonneaux et sa jauge nette de 338.

Ils visitaient la machine à triple expansion de la force de 950 chevaux et tous en sortaient en disant : «Ce sera un plaisir, au moins, de voyager là dessus, de prendre possession de ces charmantes cabines, de s'étaler dans ces douces et

élastiques couchettes, de se laver dans ces superflus lavabos, de rendre visite à ces confortables W. C.»

Pendant ce temps là par une coïncidence heureuse la Société Musicale se faisait entendre.

Il est regrettable que le fameux air de Charles VI n'ait pas pour la circonstance fait partie de son programme.

### LE BAPTÊME

Lundi à onze heures du matin un déjeuner offert par la Société réunissait le Gouverneur, le Maire et les différents chefs de services de la colonie, les membres du conseil de surveillance, principaux actionnaires, ainsi que la presse représentée par notre rédacteur en chef.

Au dessert, le directeur gérant de la société s'est levé pour prononcer les paroles suivantes :

*Monsieur le Gouverneur,*

Messieurs,

La Société Saint-Pierraise de navigation à vapeur vous est très reconnaissante de l'accueil plein de courtoisie que vous avez fait à son invitation à la fête d'inauguration du nouveau service postal.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, qu'il n'a pas dépendu de nous que ce jour, instantement désiré de tous, ne soit arrivé plus tôt.

Ce n'est pas sans difficultés, en effet, ni sans peines, que nous sommes enfin arrivés à vous présenter, presque au temps demandé, le «Pro Patria.» — Nous aurions volontiers laissé de côté toute allusion à de désagréables souvenirs si nous n'avions tenu à rendre hommage aux premières autorités de la Colonie, aux corps élus et à nos concitoyens en général qui, les uns et les autres, par un appui moral et par de nombreuses marques d'encouragement, nous ont soutenus hautement dans l'accomplissement de ce que nous considérons comme une mission d'honneur et de patriotisme.

Certes, c'est à cet appui et à ces encouragements que nous avons dû de ne jamais désespérer du succès et que la colonie doit la réalisation de son désiratum

de 20 années remettant à des mains et à des capitaux français notre service postal.

Cet appui, ces encouragements que vous nous avez accordés et témoignés alors que nous n'étions pas nés, nous vous demandons de nous les continuer, aujourd'hui que nous sommes arrivés à l'état viable et que nous pouvons être aux prises avec les difficultés inhérentes aux débutants. — Notre inexpérience peut certainement nous entraîner loin de la perfection, mais, avec l'aide de notre capitaine Denis, dont les capacités professionnelles ne sont surpassées que par sa modestie, nous avons la conviction d'arriver à prouver à ceux qui nous observent que, dans son exécution, le service postal Français, Saint-Pierrais, ne le cédera en rien à ses devanciers.

Nous comptons donc, Monsieur le Gouverneur, Messieurs, sur votre indulgence au cas où nos débuts rencontreraient quelques difficultés. Nous y comptons d'autant plus que nous avons dépassé les souhaits de nos compatriotes en leur présentant un navire remplissant au-delà du programme, les conditions de grandeur et de confort que l'on nous demandait; nous y comptons encore parce que vous serez fiers avec nous de voir flotter notre drapeau national de Sydney à Boston.

En sollicitant l'entreprise du service postal, nous avons surtout voulu atteindre le but patriotique. — Le Conseil général d'abord, le conseil privé ensuite, l'ont si bien compris, que sans hésitation, ils nous ont donné la préférence sur nos concurrents étrangers et avec une subvention plus élevée.

Eh bien, Messieurs, cette entreprise, toute patriotique à ses débuts (n'en déplaise à nos bien rares détracteurs) est devenue une opération lucrative et nous espérons la faire continuer dans cette voie. — Mais il ne faudrait pas que sous un prétexte quelconque, l'on vienne nous retirer les quelques garanties qui nous ont été données !

Mais, Messieurs, nous ne trouverons plus, dans notre colonie, ni ennemis, ni détracteurs, ni adversaires, mais uniquement des compatriotes désireux de concourir avec nous à la réussite de l'œuvre



éminemment patriotique et nationale que nous avons fondée.

En nommant notre navire, nous avons surtout pensé à la Patrie absente, à la Patrie dont le nom est si profondément gravé dans nos cœurs. Nous avons pensé que chaque fois que nos jeunes enfants verront s'avancer le « Pro Patria », eux aussi tourneront leur pensée vers la France quand ils sauront, par leurs aînés, la signification des deux mots écrits à la proue et à la poupe de notre vapeur postal.

Messieurs, au nom de la Société que j'ai l'honneur de diriger, je vous invite à boire :

A la Patrie ! à la France ! dont nous sommes fiers d'être les enfants, et permettez-moi d'ajouter :

A vous, Monsieur le Gouverneur.

A vous, Messieurs, qui avez fait l'honneur, à la Société Saint-Pierraise de navigation à vapeur, de venir vous asseoir à la table du « Pro Patria. »

*Monsieur le Gouverneur lui a répondu*

Monsieur le Directeur,

Je suis heureux que mes fonctions intérieures de Gouverneur me fournissent l'occasion, en présidant ce banquet, de répondre à votre toast. Oui, nous sommes d'accord. C'est un événement marquant, parmi nous, que l'inauguration du « Pro Patria ». Depuis seize ans que j'habite la colonie, que de fois n'ai-je pas entendu dire : « n'est-ce pas humiliant de voir une compagnie anglaise nous apporter le courrier ?... quoi ! Nous faisons trente millions d'affaires par an, et nous n'avons pas un steamer postal à nous... » « Nous sommes à la remorque des étrangers... »

Et bien, Messieurs, ce juste sujet de plainte n'aura plus lieu de se produire. Nous nous relevons de l'infériorité qui découlait du secours prêté par l'étranger. Pourquoi sommes-nous ici, à cette table, le verre en main ? C'est pour constater l'heureux résultat d'un effort commun : un superbe steamer tout prêt à effectuer un important service, à la satisfaction de tous.

Oui, je le répète, notre orgueil n'a qu'à s'en réjouir, parce que l'apparition du « Pro Patria » est la preuve la plus évidente de notre marche en avant. Depuis une dizaine d'années, bien des améliorations ont été réalisées. Nous sommes loin des goélettes postales et des vicissitudes inhérentes à leur marche incertaine. En 1886, le petit vapeur « Progrès » par un service régulier, nous a délivrés des « Lizzy, Ondine, » et autres moyens de locomotion imparfaits. Un bassin de radoub s'est créé ; le Baie Brachois se creuse, aujourd'hui c'est le « Pro Patria » qui va promener les trois couleurs de notre pavillon dans les lacs du Cap-Breton et sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Demain peut-être c'est la ligne France-Canada qui nous rappro-

chera tellement de France que nous pourrions nous considérer comme un faubourg de la Métropole. Ce sont là des résultats tangibles, palpables, et qui doivent flatter notre amour-propre vis-à-vis de nos voisins toujours prêts à nous critiquer et à publier que nous ne pouvons nous passer d'eux.

Quelles seront les destinées commerciales du « Pro Patria ? » Je les souhaite prospères, bien entendu. Quand les capitaines affrontent l'aléa d'une entreprise nouvelle, il est juste, il est à désirer que l'initiative privée trouve sa récompense. Mais je veux me placer à un point de vue général. Qui ne voit tout de suite, MM, que St-Pierre étant tête de ligne de notre service postal, il en résultera grand profit et pour la cité et pour les corps si intéressants des divers métiers. Notre population maritime y trouvera aussi son compte. La cale du nouveau steamer est assez vaste pour abriter les petits lots de morues qu'attireront les marchés Américains, et la fréquence des transactions infusera une vie nouvelle au commerce local. Si les petits-pêcheurs vendent mieux et expédient plus vite, les fournisseurs en ressentiront d'heureux effets. C'est pour avoir compris ces avantages que le Conseil Général a subventionné plus généreusement — et nous l'en félicitons — une compagnie qui n'a pas son siège social à Halifax ou à St-Jean.

Messieurs, en levant mon verre en l'honneur du « Pro Patria », je suis poursuivi par un souvenir classique. Je me rappelle que le premier morceau qui nous soit resté de l'idiome national se subsituant en latin commençait par ces mots :

*Pro Patria amor et pro Christian populo, d'ist di in avant.*

Eh bien, les anciennes paroles de l'acte de naissance de la langue française, nous pouvons nous les approprier pour la circonstance, et je terminerai en disant : « Pro Patria, de ce jour, en Avant !... »

Je bois aux fondateurs de la ligne et au brave capitaine Denis.

Ces speechs ont reçu l'approbation unanime des assistants qui étaient heureux de constater l'entente et l'accord parfaits qui régnaient dans cette réunion.

Tous les invités s'entretenaient avec plaisir des sensibles progrès acquis, par notre colonie, et de ceux qu'elle réclame encore d'autres services.

#### LES ESSAIS.

La commission de réception du navire composée de M. M. Louisy chef du service administratif de la marine président, Gazengel capitaine de port, Hamon conducteur des travaux, Salomon secrétaire du conseil général, Mignot membre délégué de la chambre de commerce s'est rendue à bord le mardi pour les constatations d'usage.

Embarqué avec elle, nous sommes laissé conduire tout doucement pour destination inconnue.

Pendant la route nous avons pu nous

livrer à une visite plus détaillée que les jours précédents, visite qui n'a fait que confirmer notre opinion première.

Nous pouvons affirmer qu'on est à bord du « Pro Patria » presque aussi bien que dans son lit et qu'il ne roule pas du tout.

Nous avons appris que la vitesse aux essais de livraison était de 13 nœuds 20 centièmes, et lors de la visite des machines par la commission spéciale de surveillance du département d'Ile-et-Vilaïne, sans avis préalable de cette dernière, de 12 nœuds 50 centièmes.

Le navire est muni d'un water-ballast de l'avant à l'arrière sauf dans les chambres des machines et chaudières.

Ses quatre cloisons sont parfaitement étanches, ses parties de cales réservées aux marchandises de fret ont plus de vingt mètres de long.

Sur la demande de la commission, le point de départ a été pris aux îles des canailles d'où, en moins de deux heures, le « Pro Patria » arrivait en rade de Miquelon et y saluait d'un coup de canon la population arrivée sur les galets.

Après une visite aux autorités et fonctionnaires venus au quai pour recevoir les Saint-Pierrais, pendant que les « lanciers » et les « pointiers » s'étaient rendus à bord pour visiter le vapeur, le canot du « Pro Patria » ramenait ses passagers et à six heures et demie le sympathique capitaine Denis donnait l'ordre de lever l'ancre pour Saint-Pierre ou le retour était effectué vers 8 h. et demie.

Le résultat des constatations de la commission a été qu'à l'aller le Pro Patria avait filé ses 12 nœuds à l'heure et au retour, grâce à un petit écart de la ligne tracée ses 11 nœuds huit dixièmes.

En résumé, ce vapeur répond aux conditions du marché, il peut filer douze nœuds à l'heure et faire le voyage de St-Pierre à Miquelon soit 27 milles en deux heures.

Voici son itinéraire :

Sydney, Baddek, Halifax et Boston et vice-versa.

Les prix de passage seront de 30 fr. pour Sydney et 60 fr. pour Halifax c'est-à-dire bien meilleur marché que ceux du « Saint-Pierre. »

Nous voudrions pouvoir souvent enregistrer de si réels progrès pour notre Colonie.

En attendant, notre pavillon français ira désormais à Halifax ou M. Corbette et ses compatriotes ont si souvent répété que Saint-Pierre ne pourrait jamais avoir un service postal assuré par une société française ; nous en devons nos sincères félicitations à M. Clément directeur de la Société française de navigation à vapeur.

Nous les lui adresserons avec la certitude d'être l'écho de ses concitoyens reconnaissants et nous lui dirons en terminant.

*Fac et spera, audaces fortuna juvat*

Un lecteur nous pose la question suivante : Quand on a un ami à l'agonie quand on pense même qu'il ne passera pas la journée peut-on assister à un dîner donné au sujet de l'inauguration d'une entreprise quelconque ?





A notre sens il est préférable et plus correct de ne pas se montrer en public, et de rester à côté du mourant.

## OH ! QUELLE GRANDE GAFFE !

Pourquoi Monseigneur, qui hisse son pavillon quand il rend à l'amiral son diner gras au quel il a assisté un jour de quatre temps, ne le met-il pas en berne quand il perd son pré-décesseur ?

Est-ce parcequ'il sait, comme l'ont compris les frères, qu'il ferait plaisir à la population qui regrette son ancien supérieur ecclésiastique ?

## OH QUELLE AUTRE GRANDE GAFFE !

Pourquoi avoir refusé à la Société Musicale la permission de se faire entendre dans l'église aux funérailles de M. l'abbé Letournoux selon le désir formel de la population.

Serait-ce parcequ'il l'abbé Letournoux aimait beaucoup la musique, était un excellent musicien et chantait comme ne chantera jamais son successeur.

Nous informons MM. les Vicaires membres du clergé ainsi que MM. les membres du conseil de fabrique qui ont tous notre sympathie, que nous n'avons pas reçu d'invitation à assister aux funérailles du regretté abbé Letournoux.

Nous ne leur en tiendrons pas rigueur car nous sommes persuadé que ce n'est pas à eux que cette omission incorrecte doit être reprochée.

## Question de Douane

Le 5 septembre 1893, le navire Croisade arrivait en rade de St-Pierre et le capitaine Saillard déposait immédiatement son manifeste et sa déclaration en douane. Quelques heures après il commence le déchargement et débarque plusieurs caisses sur la cale de M. M. Légasse Neveu et Cie. Ceux-ci envoyèrent chercher le vérificateur pour contrôler la marchandise, M. Fery arrive trouve tout conforme et retourne à son bureau.

A son retour au bureau le vérificateur rend compte à M. Leconte de sa mission, et le contrôleur dresse un procès-verbal prétendant qu'on devait commencer à débarquer qu'après avoir requis un préposé pour la surveillance.

La question était ainsi posée: la douane est-elle mise en demeure de surveiller le débarquement par le fait même du dépôt du manifeste et de la déclaration, ou s'il est nécessaire d'une nouvelle réquisition pour obtenir un préposé pendant le débarquement.

C'est cette théorie que soutenait l'administration se basant sur l'art. 4 § 2 du décret du 3 août 1877.

Après plaidoirie de M. P. Pépin, le tribunal a décidé le contraire et justement a renvoyé le capitaine S... des fins de la contravention.

## VOICI D'AILLEURS CET ARRET

Attendu que Saillard a été assigné à la requête du ministère public, pour avoir à St-Pierre, le cinq de ce mois, débarqué du navire « Croisade » dont il est le capitaine, diverses marchandises, sans avoir donné avis au service des douanes du débarquement des dites marchandises.

Attendu que la seule obligation qui incombe aux capitaines est de remettre leur manifeste au bureau de la Douane, et que c'est à l'administration qu'incombe la charge d'établir un contrôle.

Attendu que vainement on tire argument de l'insuffisance du personnel douanier et qu'en matière pénale tout est de droit étroit.

Attendu que le capitaine Saillard ayant remis au bureau de la douane dans les vingt-quatre heures de son arrivée son manifeste et ayant fait la déclaration des marchandises qu'il avait à son bord à destination de la colonie, s'est conformé strictement aux dispositions de l'article 4 du décret du 3 août 1877.

Par ces motifs :

Renvoie Saillard des fins de la poursuite sans dépens

Cet arrêt a été rendu par MM. Dain président, Louisy et Burgeaud d'Isly assesseurs.

Le Pro Patria est parti de la rade de St-Pierre, pour Sydney, dans la nuit du 19 au 20 septembre à minuit et demie. Il est arrivé à Sydney, à quai, le 20 septembre à 4 heures de l'après-midi.

La distance est donc environ 180 milles --- vitesse moyenne ( si l'on tient compte du temps perdu à la sortie du port de départ et à l'entrée du port d'arrivée ) 12 nœuds.

### Passagers partis

Mesdemoiselles L. Silhouette. --- J. Silhouette. --- E. Silhouette. --- MM. Colombo --- Leblanc.

Le vapeur Olbia, parti de Montréal avant-hier à 11 h. du matin, a fait escale à Québec hier.

Il en est reparti ce matin, et il est attendu sur notre rade dans l'après-midi de samedi prochain.

Ce vapeur laissera donc Saint-Pierre pour La Rochelle dimanche, avec une maille pour l'Europe.

Les prix de passages sont provisoirement fixés :

Pour la première classe	350 francs
— Deuxième	175 —
— Troisième	75 —

# AVIS.

Le docteur RENAULT nous prie d'annoncer qu'il donnera des consultations, à son domicile, rue de l'Hôpital, tous les jours de une à 2 heures, et qu'à partir de la même date il prendra des abonnements.

## DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES

Halifax, le 18 Septembre 1893.

Le choléra est à l'état épidémique dans le département du Finistère (France).

Halifax, le 19 septembre 1893.

A Rio de Janeiro deux navires de guerre Anglais protégeant les intérêts de leurs nationaux. Le commerce est paralysé. La révolution prend plus d'importance. Bahia et Pernambuco se sont reliés aux insurgés.

Halifax, le 20 septembre 1893.

40,000 ouvriers mineurs du nord de la France se sont mis en grève.

Halifax, le 21 août 1893.

De grandes inondations ont eu lieu au Japon, des milliers de personnes ont péri.

Halifax, le 15 septembre 1893.

Un décès causé par le choléra a eu lieu à Manchester, Le bombardement de Rio de Janeiro a été commencé mercredi.

Halifax, le 16 septembre 1893.

Le choléra sévit avec plus d'intensité à Rio de Janeiro

## NECROLOGIE

Monsieur l'abbé Letournoux est décédé Mardi 19 courant à l'hôpital à la suite d'une maladie qui dans ces derniers temps faisait de très grands progrès.

Il était âgé de 59 ans

Arrivé dans la colonie en 1861 comme vicaire, il fut nommé trois ans après préfet apostolique

il occupa ces fonctions jusqu'en juillet 1892, époque à laquelle, dans un moment de mécontentement





