

Feuille Officielle DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

PRIX DES ANNONCES:
 UNE A SIX LIGNES 3 FRANGS.
 CHAQUE LIGNE AU-DESSUS . . . 0 FR. 40 CENT.
 Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

PARTIE OFFICIELLE

DÉCISION nommant une commission chargée de la surveillance et de l'entretien des engins de sauvetage.

Saint-Pierre, le 4 juin 1867.

Nous, Commandant des îles Saint-Pierre et Miquelon,

Vu l'arrivée à Saint-Pierre, des engins dont le Comité de la Société centrale de sauvetage des naufragés annonçait l'envoi par lettre du 3 avril dernier.

Attendu que par cette lettre, ledit comité met, comme condition de cet envoi, qu'une Commission spéciale sera chargée de la surveillance du matériel ;

Sur la proposition de l'Ordonnateur,

AVONS DÉCIDÉ ET DÉCIDIENS :

Art. 1^{er}. Une commission composée de : MM. le Commissaire de l'inscription maritime, président,

Le Capitaine de port,

Un Capitaine au long cours,

Cren, écrivain de la marine, secrétaire, sera chargée de la surveillance et de l'entretien du matériel de sauvetage récemment arrivé à Saint-Pierre.

Art. 2. Deux fois par an, à l'automne et au printemps, cette Commission dressera, pour être transmis au Comité de la Société centrale, un rapport constatant l'état d'entretien du matériel relatant les exercices faits et les exercices rendus.

Art. 3. La Commission dressera une liste des marins qu'elle jugera dignes, par leur

NUMÉRO 26.

JEUDI 27 JUIN 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN	15 FRANGS.
SIX MOIS	8 »
TROIS MOIS	4 »
UN NUMÉRO	0 FR. 50 CENT.

habileté, leur conduite, leur courage, ou par des récompenses honorifiques précédemment obtenues, d'être appelés à commander le canot de sauvetage et sur laquelle deux patrons seront désignés par le Commandant.

Art. 4. Chacun de ces patrons se composera un équipage parmi l'élite des marins du pays. La composition en sera définitivement arrêtée par nous, sur l'avis de la Commission.

Chaque équipage sera commandé à tour de rôle, à moins de circonstances spéciales, et devra obtempérer à la première réquisition du Commissaire de l'inscription maritime.

Art. 6. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée partout où besoin sera et déposée au contrôle colonial.

V. CREN.

Par le Commandant :

L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.

Par décision de M. le Commandant, en date du 14 juin dernier, M. Paturel (André), capitaine au long cours, a été désigné pour faire partie de la commission de surveillance des engins de sauvetage.

Par décision de M. le Commandant de la colonie, en date du 18 juin 1867, M. Martin, compositeur typographe, a été nommé Chef de l'Imprimerie du Gouvernement, aux îles Saint-Pierre et Miquelon, en remplacement de M. Maumy, rentré en France.

DEMANDE DE CONCESSIONS DE TERRAINS.

1^o Par le sieur Poirier (François). — Demande de concession, à titre onéreux et pour 30 ans, de la portion de terrain, dans le cimetière de la ville, où reposent les restes mortels de son fils Poirier (Edouard).

2^o Par le sieur Enguehard (Jean-Baptiste). — Demande de la concession perpétuelle dans le cimetière, du terrain où reposent les dépouilles mortelles de sa fille Enguehard (Marie-Jeanne-Clotilde).

3^o Par le sieur Barnay. — Demande de concession à titre perpétuel, dans le cimetière, d'un terrain, pour y déposer le corps de son fils Barnay (Emile).

AVIS.

D'ADJUDICATION PUBLIQUE.

Le 5 juillet prochain, dans le cabinet de l'Ordonnateur et en présence du Contrôleur colonial, du Commissaire aux travaux et du Conducteur des ponts et chaussées, Chef du service des Travaux, il sera procédé à la vente, au plus offrant et dernier enchérisseur, des terrains ci-après ; savoir :

1^o Lot situé à Saint-Pierre, borné au Nord par la rue Gervais, au Sud par la concession M. Aubert, à l'Est par la rue Bisson, à l'Ouest par la propriété Démasson (Chéris).

Ce lot comprend une surface de 93^m 85.

2^o Lot situé à Saint-Pierre, borné au Nord par un terrain domanial, au Sud par la rue Mamyneau, à l'Est par la place du cimetière et

FEUILLETON.

NAUFRAGE DANS LES GLACES⁽¹⁾

DU NAVIRE

LA NATHALIE

J'avais vers lui de toutes mes forces. Il ne cessait de répéter d'une voix altérée et presque éteinte : « Pour Dieu, M. Houiste, venez donc vite. » Nous fûmes bientôt réunis. Nous achevâmes de manger cette poule sans prendre le temps de la plumer : Jamais nous n'avions fait un si délicieux repas...

Dans le cours de nos recherches, nous trouvâmes une barrique de cidre débordée ; avec des efforts incroyables nous réussîmes à la porter sur notre glace. Il y était entré de l'eau de mer ; mais cette

fr¹⁾ Voir le numéro du 20 juin 1867.

eau ne s'était pas entièrement mêlée avec le cidre. Quand nous eûmes fait couler à peu près la moitié du liquide que contenait la barrique, le reste nous fournit une boisson potable.

Une demi-heure après cette heureuse rencontre, au vent à nous, nous découvrîmes une petite chaloupe. Nous tressaillîmes de joie.

Nous l'atteignîmes : elle était entre deux eaux. Quand nous y fûmes entrés, nous avions de l'eau à la ceinture. Je la dirigeai vers le malheureux que nous voyions seul, sur une glace, éloigné de nous d'environ une demi-lieue.

Un baril de beurre défoncé passa tout près de nous : c'était un objet d'un prix inestimable. J'exhortai Potier à le saisir : il le fit ; mais bientôt il me dit qu'il ne pouvait le tenir plus longtemps, ayant beaucoup de peine à se tenir lui-même. A ma prière il prit un peloton de ce beurre et lâcha ce baril qui nous aurait été si utile si nous avions pu le conserver. Nous sauvâmes ensuite une casquette, que je reconnus pour être celle de notre capitaine : c'était un bonheur pour Potier, qui jusqu'à ce moment était resté la tête nue.

Après une heure et demie de travaux sans relâche, nous abordâmes enfin la glace du malheu-

reux que nous voulions secourir : c'était Julien Joret, matelot de notre équipage. Son état était déplorable. Un morceau de poule que je lui donnai lui rendit quelques forces. Ignorant sur quoi nous étions portés, il regardait notre arrivée comme l'effet d'un miracle ; mais quand il vit que nous étions sur la chaloupe de la *Nathalie*, et que je lui eus donné l'assurance qu'avec son secours nous pourrions la mettre à flot, car il fallait une fausse pièce, sa joie fut au comble. Cependant ce travail était bien difficile pour nos forces épuisées. Durant plus d'une demi-heure, nous nous trouvâmes, Poitier et moi, dans l'impuissance de nous mouvoir ; nos jambes et nos cuisses étaient engourdis de froid et de fatigue : nous ne les sentions plus ; nous eûmes bien de la peine à nous mettre debout. Enfin, nous réussîmes à marcher peu à peu et à rappeler quelque chaleur.

Sur la glace où était Joret, il se trouvait plusieurs chemises et une petite chaudière. Il nous apprit que le 30 mai, un coffre avait été poussé près de lui, qu'il avait eu le bonheur de l'arrêter, mais que la mer trop rude en ce moment, ne lui avait pas permis de le vider entièrement. Le froid qui nous glaçait ayant un peu diminué, nous réunîmes nos



à l'Ouest par la concession Chapelain (Louis).

Ce lot comprend une surface de 300^m 9.

3^e Lot situé à Saint-Pierre, borné au Nord par la rue Gervais, au Sud par le n° 427 du plan cadastral, à l'Est par le n° 422 du même plan et à l'Ouest par la rue du Barachois.

Ce lot comprend une surface de 248^m 92.

Tous les jours et heures d'ouverture des bureaux on pourra prendre connaissance du cahier des charges déposé au bureau des ponts et chaussées.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 23 juin, à 3 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis d'Amérique, du 8 juin 1867.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et d'Europe, le jeudi 27 juin 1867.

Le sac aux lettres sera levé à 6 heures du soir le même jour.

PARTIE NON OFFICIELLE

Chambre de Commerce du Havre.

La Chambre de commerce a reçu de M. le directeur général des douanes et des contributions indirectes la circulaire suivante :

« Paris, le 7 mai 1867.

» Les deux lois du 1^{er} mai 1867, que je transmets avec la présente, sanctionnent divers décrets rendus depuis 1864 et consacrent en outre, quelques dispositions nouvelles.

» Pour les homologations, je n'ai que deux observations à ajouter aux instructions données lors de la notification des décrets.

» D'une part, la franchise accordée par le décret du 5 septembre 1865 aux savons *autres que de parfumerie* importés de la Corse dans la métropole, est étendue à tous les savons fabriqués dans l'île, sans distinction.

» D'un autre côté, une disposition conventionnelle ayant fixé à 10 pour cent de la valeur le droit des tapis originaires et importés de Turquie, la taxe de 15 pour cent stipulée dans l'une des nouvelles lois ne s'appliquera qu'aux tapis de pied des autres pays d'Orient.

» Les changements qui n'ont pas été repris dans les décrets antérieurs ne comportent, non plus, qu'un petit nombre d'explications.

» Le droit de 5 francs établi sur les po-

ssons de mer *frais* laisse subsister la tarification actuelle des poissons secs, salés ou fumés. L'importation par navires étrangers non assimilés donnerait lieu à la perception de la surtaxe déterminée, selon le cas, par le tarif général ou par le tarif conventionnel.

» Le nouveau régime doit profiter exclusivement aux harengs provenant de la pêche de nos nationaux à Terre-Neuve. Les capitaines français, pour obtenir la franchise, comme les capitaines étrangers, pour jouir du droit de 2 francs, auront à justifier de la provenance des produits par la présentation d'un certificat d'origine délivré soit par le commissaire de l'inscription maritime de Saint-Pierre, soit par le commandant de notre station navale pour les navires qui partiraient directement de la côte.

» Les tamarins confits au sucre sont taxés à raison de la moitié du droit sur les sucres, suivant la provenance et le mode d'importation. Cette tarification s'établira de même que pour les sirops, les bonbons et les confitures, sur le droit afférent au sucre du type inférieur au n° 13.

» Le droit de 30 centimes maintenu sur l'acide hydrochlorique n'est que la représentation des frais d'exercice supportés en France par les fabricants de ce produit.

» Ainsi formulé, le nouveau tarif ne semble s'appliquer qu'à l'acide stéarique ouvré et aux bougies confectionnées avec cette substance. Mais il résulte de l'exposé des motifs du projet de loi et du rapport fait au nom de la commission du Corps législatif qu'on a entendu étendre la rédaction du droit au bougies de toute sorte.

» Les pêcheurs italiens étaient en possession, depuis une époque fort reculée de la faculté d'importer dans nos ports en franchise le poisson provenant de leur pêche dans les eaux françaises de la Méditerranée. Ils sont remplacés, sous ce rapport, dans le droit commun.

» La loi punit de la confiscation le poisson que les pêcheurs italiens auraient placé à bord de bateaux français afin d'usurper le bénéfice de la franchise. Si les transbordements de l'espèce étaient constatés, ils seraient l'objet, comme toute autre contravention, de la rédaction de procès-verbaux, avec citation à comparaître devant le juge de paix. Ces dispositions sont applicables au poisson péché par les Italiens dans les eaux territoriales de la Corse.

» Insérées au Bulletin des lois du 7 mai 1867, n° 1491, les lois du 1^{er} mai seront exécutoires dans les délais ordinaires de promulgation.

» J'invite les directeurs des douanes à porter la présente circulaire à la connaissance du service et du commerce ».

Nous extrayons des rapports des commandants des divisions navales d'Islande et de Terre-Neuve, publiés dans le dernier numéro de la *Revue maritime et coloniale*, les passages suivants, qui donnent une idée des résultats de la dernière campagne de pêche :

« Cette année, 221 navires, montés par 3,708 hommes, et jaugeant 20,167 tonneaux, ont armé pour la pêche d'Islande dans nos différents ports de la Manche. C'est une diminution de 26 navires, de 1,692 tonneaux et de 323 hommes sur l'année précédente. Seulement le tonnage moyen s'est élevé de 88 tonneaux 5 à 91 tonneaux 2.

» Fécamp, Paimpol et Granville sont les ports sur lesquels porte principalement cette diminution. Seul, le port de Saint-Valery-en-Caux a armé cette année plus que l'année dernière.

» Cinq chasseurs appartenant à Boulogne et à Gravelines, montés par 44 hommes d'équipage et représentant un tonnage total de 258 tonneaux, sont venus pour transborder tant à la côte est qu'à la côte ouest. D'autres transbordements ont eu lieu probablement cette année, mais nous n'en avons pas eu connaissance.

» Cette année le poisson a été excessivement abondant sur la côte d'Islande, comme cela arrive toujours dans les années de glace et de grands froids. Les morues étaient fort grosses et les foies énormes. Cependant, la pêche des Islandais n'a pas été aussi fructueuse qu'on eût pu l'espérer, parce que la morue s'est tenue très au large et que les habitants, avec leurs frêles pirogues, n'ont pas pu les poursuivre assez loin. Quand à notre pêche, elle a été comme d'habitude contrariée par les mauvais temps. Ainsi, dans le mois de juin, certains navires n'ont pas pu mettre les lignes à la mer pendant plus de cinq ou six jours.

» Malgré tout, la pêche de 1866 peut être considérée comme bonne. Elle est supérieure à celle de l'année dernière; pendant la première saison de pêche du 11 mai au 24 juin, 1,080,003 morues avaient été pêchées par 127 navires et 2,085 pêcheurs, ce qui donne une moyenne de 528 morues par homme. En 1865, cette moyenne n'avait été que de 345 morues pour 133 navires et 2,172 pêcheurs.

» La flottille de pêche a été aussi rudement éprouvée cette année qu'en 1865.

» Nous avons eu connaissance de la perte de six navires:

» 1^e *Marietta*, goëlette de Dunkerque, perdue le 4 août, à 45 milles dans le N.-O. de Langeness;

nomie : pas un os n'était mis de côté.

Lorsque nos portions étaient faites pour un repas, nous cachions avec soin dans l'arrière de la chaloupe le déplorable reste de nos vivres, de crainte de céder au désir d'y toucher trop tôt.

Les deux premiers jours Potier ne pouvait avaler les os ; il nous les donnait et nous les division.

Je m'arrête ; mon cœur se soulève en rapportant ces détails. Eprouva-t-on jamais une misère aussi épouvantable ? Cependant cette misère devait s'accroître encore ! ...

Le 6 juin, vers onze heures du matin, le temps s'éclaircit un peu, et nous découvrîmes une trentaine de navires près de la banquise (1), environ à deux lieues à l'est de nous. Aurons-nous le bonheur d'être aperçus de ces bâtiments ? Nous délibérons sur ce qu'il nous convient de faire. La chaloupe sur laquelle nous avions tant compté faisait corps avec les glaces. Il nous était désormais impossible d'en tirer parti. D'un commun accord, nous résolûmes de tenter de nous rendre à bord par la voie des glaces qui nous paraissaient s'allonger jusqu'à auprès des bâtiments

(1) Amas de glaces flottantes. On rencontre ordinairement ces glaces à la fin d'avril ; quelquefois beaucoup plus tard. Dans l'hiver elles forment des masses continues.

forces et nous halâmes la chaloupe le long de notre glace. L'eau moins trouble nous permit d'apercevoir au fond de cette chaloupe une veste et le petit marteau du charpentier. Cette découverte nous causa un grand plaisir. Avec quelle avidité on saisit, dans un extrême danger, les moyens qui peuvent adoucir la rigueur du sort contre lequel on lutte ! Je déposai sur la glace ces objets précieux, et nous travaillames à tourner la chaloupe la quille en haut. Cette opération exigea les plus grands efforts. Monté sur cette embarcation, je pris la mesure de la fausse pièce, et, après l'avoir tracée sur une des douvelles de la barrique, je chargeai Joret de la tailler avec son couteau. Pendant ce travail Potier pétrissait la pelote de beurre, et moi, avec le petit marteau, j'arrachais d'une des planches sauvées un clou d'environ trois pouces. Tout étant préparé avec le soin que nous pouvions apporter à cette opération à laquelle nous attachions notre salut, je clouai la fausse pièce, et afin qu'il restât moins d'ouverture pour le passage de l'eau, je mis une des manches de la veste à servir de frise. Avec une des chemises j'essuyai la fausse pièce, et j'y appliquai la pelote de beurre ; ensuite nous retournâmes la chaloupe, et nous la poussâmes à la mer. L'eau pénétrait

encore, mais notre petite chaudière nous servait à l'épuiser.

A peine notre chaloupe était à flot que nous eûmes connaissance de la terre à une distance d'environ dix lieues. Je reconnus que c'était Belle-Isle et Groays (1). A cet aspect l'espérance rentra dans nos cœurs. Quelque affreuse que fut notre position, ce premier jour de juin, notre malheur était supportable. Sur un élément perfide, excédés de froid, tourmentés par le sommeil et la faim, pressés par les glaces flottantes qui pouvaient à chaque instant briser notre frêle nacelle, notre salut paraissait assuré ; la vue de la terre nous faisait presque oublier nos maux et nos dangers.

Une brise légère soufflait du sud-ouest. Jusqu'au 2 juin nous continuâmes à nous diriger vers la terre. Ce jour là nous n'étions plus qu'à quatre lieues de Groays, quand sur les dix heures du matin, nous fûmes clavés dans les glaces. Il ne nous restait d'autres vivres que deux poules et demie ! ...

Vers cinq heures du soir la brume nous reprit ; quatre jours se trainèrent dans cette douloureuse situation. Nous vivions avec une prodigieuse éco-

(1) Deux petites îles situées sur les côtes de Terre-Neuve.

» 2^e *Argus*, lougre de Dunkerque, perdu en juillet dans le Skialsande-Bugt;

» 3^e *Félicité*, lougre de Fécamp, perdu le 27 avril sous le Jokel;

» 4^e *Fortunée*, goëlette de Saint-Brieuc, crevée par les glaces à Nord-flord;

» 5^e *Expéditive*, goëlette de Paimpol, crevée par les glaces au mouillage de Rode-flord;

» 6^e *Tourville*, lougre de Paimpol, perdu le 6 juin à Hornvig.

» Enfin, la *Nelly*, de Paimpol, dit-on, se serait perdue sous le Sheefield.

« Tous les équipages ont été sauvés et rapatriés.

» Les glaces sont restées sur les côtes d'Islande beaucoup plus tard que d'habitude. Le 22 avril, elles se trouvaient à la hauteur de Patrix-fiord, et le 30 mai, à 20 milles au large de Dyre-fiord. Le 13 juillet, le passage au nord était libre, et je pouvais avec la *Pandore*, mettre en pêche au large du cap Nord. Plusieurs de nos pêcheurs avaient remonté, eux aussi, pour suivre la morue. Vingt jours plus tard, le passage était presque fermé, le 4 août, le *Cher* rencontrait les glaces et la banquise au large du cap Nord.

» A Terre-Neuve, d'une manière générale, et sans préciser aucun chiffre qu'il serait difficile de produire avec quelque certitude, on peut dire que, si les résultats de cette campagne ont été bons sur le Grand-Banc et les banquereaux, ils ont été très-médiocres sur les deux côtes.

« En admettant, comme on le prétend, que pour constituer une bonne pêche, il faille vingt-cinq quintaux métriques de morue par homme, beaucoup de navires côtiers auront à peine atteint une demi-pêche. Quelques-uns iront aux deux tiers, mais bien peu s'attendent, même aux prix actuels de la morue, à retirer de leurs opérations des bénéfices assez rénumérateurs et assez encourageants pour les faire persévéérer dans une industrie qui, depuis quatre ou cinq ans, va toujours en déclinant.

» On ne peut évidemment hasarder que des conjectures sur les causes qui ont amené une diminution si notable de la morue dans des parages qu'elle semblait fréquenter jadis avec tant de préférence. Les influences de courant, de vent et de température n'y sont probablement pas étrangères. Les pêcheurs, en effet, reconnaissent que par tel ou tel temps la morue a des propensions à se rapprocher ou à s'éloigner de la côte. Elle obéit à des lois, à des instincts que nous ignorons, et qui font qu'une année elle paraît à profusion sur certains points, comme l'année dernière dans les havres du Sud, tandis qu'elle manquait presque partout ailleurs. Cette année encore ces mêmes havres, bien qu'à un degré moins-

dre ont été les mieux traités.

» Que conclure de ces anomalies, si ce n'est qu'on ne devrait pas désespérer de la voir un jour reparaître avec la même régularité qu'autrefois? Cependant beaucoup de pêcheurs prétendent que, sur la côte Est, la morue prise depuis quelques années n'est pas de même espèce que celle qu'on prenait avant; qu'elle est généralement plus grosse aujourd'hui, et qu'au lieu de séjournier elle arrive par bâches et s'éloigne ensuite. Si cette observation est fondée, s'il est vrai que l'espèce particulière à la côte ait à peu près disparu, ne pourrait-on pas en déduire que certaines méthodes de pêche ont pu contribuer à ce résultat?

» Le transport de l'Etat l'*Abondance* attendait sur la rade de Saint-Pierre l'époque habituelle de son retour en France, c'est-à-dire les premiers jours d'octobre, afin de pouvoir rapporter, à la fin de la campagne de pêche, le matériel et le personnel que les bâtiments de la station et la colonie auraient à renvoyer. Assailli le 22 septembre, au mouillage, par un violent coup de vent du sud ou sud-ouest, ce transport brisa ses chaînes, fut jeté à la côte près du cap à l'Aigle, et se perdit complètement. Quinze navires de pêche subissaient le même sort. Une soixantaine d'hommes périrent dans cette série de naufrage.

D'autres événements de mer avaient déjà attristé les débuts de cette campagne de pêche.

Dans les derniers jours du mois de mai, dix-huit hommes, appartenant à divers armements de l'île Saint-Jean-Ferrol et îles aux Sauvages, surpris en pêche dans leurs bateaux par le mauvais temps, avaient péri en cherchant à regagner leurs havres.

» Une goëlette de Saint-Pierre se perdait dans ce même coup de vent à Tête-de-Vache; l'équipage se sauva à l'exception du mousse. Déjà au printemps, une première goëlette de Saint-Pierre s'était perdu en mer, et trois hommes seuls de son équipage avaient pu être recueillis sur de petits bâtiments.

» Le danger pour nos pêcheurs semble moins exister dans la légère concurrence que peuvent faire les petites agglomérations de résidents, que dans la fréquentation de leurs havres pendant l'hiver par les pêcheurs nomades, dont le nombre s'accroît chaque année. Contre ce danger, il n'y a de remède possible qu'un bon système de gardiennage et il importe, au plus haut point que les capitaines traitent convenablement ces gardiens, s'ils veulent qu'ils s'acquittent bien de leurs fonctions.

» Pendant l'été nous sommes parfaitement maîtres de la situation, et cependant c'est encore contre le maraudage des goëlettes de

passage que nous avons le plus à nous prévenir.

» Malheureusement les indications précises pour constater les délits manquent le plus souvent, et l'action protectrice que le Gouverneur pourrait désirer donner à nos établissements se trouvera souvent paralysée.

» A la suite de la dénonciation du traité de commerce entre les États-Unis et les provinces anglaises d'Amérique, on pouvait croire que les pêcheurs américains, rejettés de la côte du Labrador, envahiraient nos fonds de pêches; mais, par suite d'arrangement entre les deux parties, ils ont pu pêcher, comme à l'ordinaire, sur la côte américaine anglaise, et ne sont pas venus du tout se mêler à nos opérations. »

SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE. — La Société de sauvetage, en récompensant les services rendus, même en dehors de son administration, a bien compris son rôle, et nous sommes heureux de le constater.

C'est aussi avec plaisir que nous pouvons ainsi résumer le bilan moral et financier de la Société :

PASSIF : 495,293 fr. 15, total des souscriptions receuillies depuis la fondation.

ACTIF : Plus de 100 marins sauvés avec les navires ou bateaux de pêche qu'ils montaient;

37 marins arrachés à une mort certaine à bord de leurs navires se brisant à la côte;

33 stations garnies de leur canot;

11 — en fondation;

16 — à créer, ce qui fera le total des

60 stations projetées par la Société, sur les rives de notre belle France, ayant, on le sait, plus de 600 lieues de côtes à pourvoir de moyens de sauvetage.

A chaque canot est attaché un équipage placé sous les ordres d'un patron relevant lui-même du comité. Le patron reçoit un salaire de 200 fr. par an; chaque fois que le canot prend la mer pour opérer un sauvetage le patron et les hommes d'équipage ont droit à une allocation de 3 francs le jour et de 5 fr. la nuit; une gratification spéciale peut, en outre, leur être accordée. Il fallait que les hommes appelés à monter les canots fussent familiarisés avec leurs embarcations et eussent confiance dans les manœuvres, les règlements prescrivent des exercices, et une légère rémunération est accordée à ceux qui y prennent part. Cette organisation est d'une importance capitale; le succès d'une entreprise de sauvetage et le salut des hommes qui acceptent la mission de sauveteurs, dépendent, en effet, de l'action impulsive des comités locaux, de l'habileté des patrons et

Nous plantames dans notre chaloupe, que nous abandonnâmes à regret, notre aviron surmonté d'une chemise, afin de pouvoir la retrouver si nous n'étions pas sauvés par quelque navire.

Après avoir fait nos dispositions et nous être recommandés à Dieu, nous nous mêmes en route, munis des deux petites planches qui nous servaient de pont pour passer d'une glace sur l'autre. Les glaces assez unies nous offraient une route qui n'était pas trop difficile. Nous ne marchions cependant pas vite; nous étions si affaiblis! nous avions déjà tant souffert!... A mesure que nous avançions, notre courage croissait avec l'espérance; mais, arrivés à peu près à la moitié de la distance qui nous séparait des bâtiments, ô malheur qui ne peut se décrire! un fort vent du nord-ouest souffle, divise, détache et éparsille toutes les glaces.... Notre sort est devenu plus affreux. Nous ne pouvons ni avancer vers les navires, ni rejoindre notre chaloupe. Navrés de douleur, nous montons sur une glace très-grosse qui était près de nous; de là, avec nos planches et nos cravates, nous faisons des signaux. Hélas! tout fut inutile. Que le sort de nos compagnons qui avaient péri au moment du naufrage nous paraissait digne d'envie!....

Depuis huit jours nous n'avions eu pour soutenir notre déplorable vie que quatre poules noyées. Il ne nous restait plus rien. Dans ces parages on voit communément des loups-marins sur les glaces où ils se traînent avec assez de lenteur. J'en avais souvent aperçu dans les dix campagnes que j'avais faites précédemment à Terre-Neuve. Armés de nos planches, il nous eût été facile de les tuer: il ne s'en présenta pas un seul.

Dévorés par la faim, demi-morts de froid, le désespoir s'empara de nous.... Les yeux égarés, la bouche ouverte, nous nous regardions en silence. Cette scène d'angoisses inexprimables dura une heure.... Nous invoquâmes Dieu; cela nous fit du bien.

Vaincus par la faiblesse et la fatigue, nous éprouvions un besoin insurmontable de nous livrer au sommeil; mais à chaque instant l'humidité et le froid nous réveillaient cruellement.... Cet état de souffrance dépasse tout ce qu'on peut imaginer. La faim, quoique portée au plus haut degré, nous semblait plus tolérable.

Pour empêcher nos pieds de se geler complètement, nous les tenions dans une agitation continue. Quand la fatigue nous forçait de cesser ce

mouvement, je m'asseyais sur une de nos planches, vis-à-vis un de mes compagnons, et je portais mes pieds sous ses aisselles; il se réchauffait de la même manière.

Dans les courts instants consacrés au sommeil, notre imagination s'égarait sur mille sujets agréables. Il nous semblait que nous étions sauvés, qu'on nous présentait des vivres; je croyais voir le maître d'hôtel de la *Nathalie* m'offrir le biscuit et les mets qui avaient servi au dernier repas fait avant le naufrage; mais que le réveil était affreux!

Le 6 juin, sur les dix heures du soir, la brise du nord-ouest faiblit. Les vents du large revinrent et ramenèrent la brume et la pluie. La glace à laquelle nous étions comme enchaînés était presque ronde, et si peu étendue, que nous pouvions à peine y faire cinq à six pas. Sur cet étroit théâtre la nuit fut affreuse, et quand le jour reparut, mes deux compagnons avaient les extrémités des pieds noires et gelées.

FRANCE MARITIME.

(La suite au prochain n°.)



de la confiance des hommes qui composent l'équipage.

Les comités sont à la hauteur de la tâche qu'ils ont à remplir.

Des trente-trois canots que possédera prochainement la Société, dix sortent des ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée, 11 de ceux de M. Normand, du Havre.

Ce qu'a fait la Société de sauvetage depuis son organisation, datant à peine de deux ans, nous est une garantie de ce qu'il fera ; les vœux de tous les hommes de cœur doivent accompagner cette grande et généreuse institution.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

16 juin. — Franché (Edouard-Ernest).

MARIAGES.

20 juin. — Julien (Louis), marin et Gravé (Marie-Louise), sans profession.

DÉCÈS.

19 juin. — Lebrun (Clermont-Florentin), 24 ans.

20 juin. — Delaunay (André-Jean-Baptiste), 33 ans.

21 juin. — Tessière (Georges-Auguste), 10 mois.

25 juin. — Laurent (Marie-Caroline), 6 ans.

Mouvements du Port.

ARRIVAGES.

BATIMENTS DE L'ETAT.

20 juin. — Goëlette *Belette*, commandée par M. Tourneur, dit Caillaud, lieutenant de vaisseau, venant de Rochefort.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Navires métropolitains :

18 juin. — Goëlet. *Indien*, cap Richard, venant de Saint-Martin, chargée de sel; — brick *Courier-de-Terre-Neuve*, capitaine Blouet, venant de Saint-Martin, chargé de sel et de diverses marchandises; — Goëlette *Mésange*, capitaine Pinsette, venant de Sétuval chargée de sel.

19 juin. — *Berthe-Angèle*, capitaine Coulon, venant de Cadix, chargée de sel; — *Petit-Auguste*, capitaine Tanqueray, venant de Saint-Malo, chargée de sel et de diverses marchandises.

20 juin. — trois-mats *Duc-de-Normandie*, capitaine Irelar, venant de Saint-Martin, chargé de sel; — *Adèle-Auguste*, capitaine Benié, venant de la Rochelle, chargée de sel; — Lougre *Edouard*, capitaine Vinot, venant de Saint-Martin, chargé de sel et de diverses marchandises.

22 juin. — trois-mats *Beautemps-Beaupré*, capitaine Bernard, venant de l'île de Ré, chargé de sel; — *Industrie*, capitaine Olivier, venant de Cadix, chargé de sel; — goëlette *Active*, capitaine Guillaume, venant de la Rochelle chargée de sel.

25 juin. — Goëlet. *Dauphin*, cap. Lasseigne, venant de Cadix, chargée de sel; — trois-mats *Raoult*, capitaine Duval, venant de Saint-Martin, chargé de sel; — brick *Eclair*, capitaine Benâtre, venant de la Pointe-à-Pitre, sur l'est.

Navires étrangers :

18 juin. — Goëlette *John-Bull*, capitaine Boudrot, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; — *Prudence*, capitaine Combs, venant de Bangor, chargée de diverses marchandises; — *Vultere*, capitaine Josse, venant de Miramichi, chargé de bois de construction; — *Omy-Anna-Adèle*, capitaine Fanals, venant de l'île du Prince-Edouard, chargé de bestiaux.

20 juin. — *Mary-Janne*, capitaine Forest, venant de Boston, chargée de diverses marchandises; — *Kette*, capitaine Cluson, venant de Marquette chargée de bestiaux; — *Yda*, capitaine Donald, venant du cap Breton chargée de Bestiaux; — *Jessie*, capitaine Poulain; venant de Bacquet chargée de bestiaux.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

Navires métropolitains :

15 juin. — Brick *Indécis*, capitaine Girault, 8,000 morues; — trois-mats *Amiral-Pélissier*, capitaine Dumouchet, 20,000 morues; — brick *Martin-Pêcheur*, capitaine Vauluisant, 45,000 morues; — goëlette *Bonitas*, patron Legasse, 18,000 morues; — trois-mats *Duguay-Trouin*, capitaine Potel, 44,000

morues; — goëlette *Emma*, capitaine Carpentier, 18,000 morues; — *Mouette*, patron Lessard, 3,000 morues; — trois-mats *Victor-Hugo*, capitaine Lemarchand 20,000 morues; — *Amiral-Turenne*, capitaine Lemonnier, 40,000 morues.

17 juin. — goëlette *Pêcheur*, patron Ravale, 11,000 morues; — trois-mats *Félicité*, capitaine Davide, 15,000 morues; — goëlette *Coquette*, patron Fonouillère, 27,000 morues; — *Hippolyte*, capitaine Amour, 35,000 morues; — *Astre-des-Mers*, capitaine Gautier, 25,000 morues; — Brick *Aeth*, capitaine Balasnam, 32,000; — *Goëlette Julie*, capitaine Abraham, 30,000 morues; — brick *Roland*, capitaine Lamort, 21,000 morues; — *Colombie*, capitaine Leplatois, 16,000 morues; — *Bayard*, capitaine Galissard, 40,000 morues; — trois-mats *Ville-de-Fécamp*, capitaine Lefrançois, 42,000 morues.

18 juin. — brick *Belle-Rebecca*, capitaine Lecourt, 45,000 morues; — trois-mats *François-Arago*, capitaine Boscher, 39,000 morues; — *Louise*, capitaine Boulet, 38,000 morues; — *Fernand*, capitaine Argentin, 39,000 morues; — brick *Neptune*, capitaine Bertel, 36,000 morues; — *Goëlette Deux-Sœurs*, capitaine Sire, 17,000 morues; — brick *Gabrielle*, capitaine Maurice, 34,000 morues; — *Goëlette Clara*, capitaine Terrier, 20,000 morues; — *Goëlette Emilie*, capitaine Coquet, 23,000 morues; — brick *Aimé*, capitaine Gavran, 40,000 morues; — *Désiré-Gustave*, capitaine Leseigneur, 25,000 morues; — trois-mats *Pierre-Philippe*, capitaine Burel, 43,000 morues; — brick *Aventure*, capitaine Block, 44,000 morues; — trois-mats *Bois-Rosé*, capitaine Porée, 45,000 morues; — *Vauclain*, capitaine Abraham, 35,000 morues; — *César*, capitaine Monnier, 42,000 morues; — *Jacques*, capitaine Fiquet, 30,000 morues; — *Marie-Clémentine*, capitaine Duval, 40,000 morues; — *Goëlette Miquelonaise*, capitaine Jhart, 25,000 morues; — *Marie-Louise*, capitaine Teulon, 32,000 morues; — brick *Amitié*, capitaine Massu, 32,000 morues; — *Alma*, capitaine Duboc, 35,000 morues; — trois-mats *Clarice*, capitaine Bisson, 38,000 morues; — *Goëlette Jessie*, capitaine Dauvet, 6,000 morues; — *Charles*, capitaine Sachet, 12,000 morues; — *Eva*, capitaine Charpentier, 10,000 morues; — trois-mats *Gustave-Adolphe*, capitaine Boutellier, 36,000 morues; — brick *Gorges*, capitaine Delastre, 24,000 morues; — *Roland*, capitaine Suzard, 20,000 morues; — trois-mats *Martine-Armante*, capitaine Déhilote, 28,000 morues; — trois-mats *Hortense*, capitaine Moré, 23,000 morues; — *Goëlette Mère-de-famille*, capitaine Lemoine, 16,000 morues; — *Vainqueur-des-Jaloux*, capitaine Chevalier, 2,000 morues; — trois-mats *Ville-de-Dieppe*, capitaine Rousel, 20,000 morues.

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations :

19 juin. — Brick *Eléonore*, capitaine Delavue, allant à Bordeaux; — goëlette *Fleur-du-Nord*, capitaine Lor, allant à Granville;

20 juin. — Goëlette *Frères-et-Sœurs*, capitaine Lepeltier, allant à Bordeaux; — brick *Saturne*, capitaine Leclaire allant à Bordeaux.

22 juin. — Goëlette *Jeune-Bayonnaise*, capitaine Daguerre, allant à Bordeaux; — *Malouine*, capitaine Lesène, allant à Granville.

26 juin. — Brick *Emile*, capitaine Jaume, allant à Cette; — *Jeune-Charles*, capitaine Lemoine, allant à Marseille.

Allant sur les Bancs de pêche :

Navires métropolitain.

18 juin. — Goëlette *Marie-Eugène-Elisabeth*, capitaine Rondel; — brick *Martin-Pêcheur*, capitaine Vauluisant; — goëlette *Paul-et-Louis*, capitaine Goudé; — *Aimable-Marie*, capitaine Touzé; — brick *Pierre-Antoine*, capitaine Magnan; — trois-mats *Joseph-Legal*, capitaine Blondel.

19 juin. — trois-mats *Cygne*, capitaine Bosché; — *Duquesne*, capitaine Poussier; — *Julie*, capitaine Abraham; — *Bayard*, capitaine Galissard; — *Montpeyrou*, capitaine Pioche; — *Alma*, capitaine Duboc; — brick *Georges*, capitaine Delastre; — *Deux-Pierre*, capitaine Devisme; — trois-mats *Vauquelin*, capitaine Abraham; — *Christophe-Colombe*, capitaine Galissard.

20 juin. — brick *Adour*, capitaine Séverie; — *Héloïse*, capitaine Berginal; — *Etoiles-des-Mers*, capitaine Lebasnier.

21 juin. — brick *Provvidence*, capitaine Populaire; — *Mogador*, capitaine Joly; — *Nive*, capitaine Guénin; — *Jeune-Hippolyte*, capitaine Leroy; — goëlette *Coquette*, capitaine Fanouillère; — trois-mats *Maréchal-Pélissier*, capitaine Dumoucel; — *Georges-Paul*, capitaine Lefèvre; — *Maréchal-de-Turenne*, capitaine Monnier; — *Deux-Empereurs*, capitaine Palfray; — *Ville-de-Saint-Valery-en-Caux*, capitaine Tougard; — *Clarisse*, capitaine Besson; — *Hortense*, capitaine Mové; — *Félicité*, capitaine David; — *Jacques*, capitaine Fiquet; — *Indécis*, capitaine Girault; — *Marie-Clémentine*, capitaine Duvar; — trois-mats *Fernand*, capitaine Argentin; — goëlette *Julie*, capitaine Leblon; — brick *Pierre-Philippe*, capitaine Burel.

22 juin. — Brick *Aimée*, capitaine Gavran; — *Colombe*, capitaine Leplatois; — trois-mats *Puget*, capitaine Lerquier; — *Ville-de-Dieppe*, capitaine Roussel; — brick *Deux-Sophie*, capitaine Philippe; — trois-mats *Marie*, capitaine Lebel; — *Bois-Rosé*, capitaine Povet; — *Louis*, capitaine Boulet; — brick *Adolphe*, capitaine Malandin; — trois-mats *Duguay-Trouin*, capitaine Potel.

24 juin. — trois-mats *François-Arago*, capitaine Bosché; — brick *Emma*, capitaine Carpéntier; — trois-mats *Gustave-Adolphe*, capitaine Bouteillér; — *Aventure*, capitaine Bloc; — *Martine-Armante*, capitaine Déhilote; — brick *Roland*, capitaine Sugard.

25 juin. — brick *Neptune*, capitaine Bertel; — *Alliance*, capitaine Couturier; — *Gabrielle*, capitaine Maurisse.

26 juin. — Lougre *Abraham*, capitaine Boissel; — brick *Clara*, capitaine Terrier; — trois-mats *Désiré-Gustave*, capitaine Seigneur; — *Prince-de-Conde*, capitaine Beckmann.

Goëlettes locales:

18 juin. — Goëlette *Jessie*, patron Dauvet; — *Ecureuil*, patron Hubert; — *Mouette*, patron Lessard.

19 juin. — Goëlette *Charles*, patron Sachet; — *Merle*, patron Barbu; — *Marie-Rose*, patron Rivoire; — *Rencontre*, patron Duhau.

21 juin. — *Deux-Sœurs*, patron Sire; — *Reine-des-Anges*, patron Bruère; — *Eva*, patron Charpentier.

22 juin. — Goëlette *Pêcheur*, patron Raval; — *Dorothée*, patron Laramandy; — *Sainte-Anne*, patron Besnard.

24 juin. — Goëlette *Augusta*, patron Gruenais; — *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Lechevallier; — *Bonita*, patron Legasse.

25 juin. — *Marie-Louise*, patron Teulon; — *Mère-de-Famille*, patron Lemoine; — *Etoile-du-Matin*, patron Grandais.

26 juin. — *Marie-Emilie*, patron Ternel.

ANNONCES.

Etude de M^e BOUDIAS, avoué licencié à Bordeaux, rues des Trois-Conils n° 47.

ADJUDICATION

En un seul lot et avec admission des étrangers, à l'audience des criées du Tribunal de première instance de Bordeaux, au Palais de Justice, place d'Armes :

Le mardi trente juillet 1867, à midi,

D'UNE GRAVE

D'une habitation de pêche, batiments et terrains en dépendant,

Le tout situé en l'île Saint-Pierre, côté sud du Barachois et tenant du côté nord à la mer.

La contenance approximative de cet immeuble est de 1,140 mètres.

Immeubles par destination: deux presses dans les magasins.

Mise à prix. 6,000 fr.

S'adresser pour les renseignements à Bordeaux à M. Boudias, avoué poursuivant, détenteur du cahier des charges, et à MM. Cayrel et Duprada, avoués colicitants; et à Saint-Pierre, à M^e Salomon, notaire de la colonie, détenteur d'une copie du cahier des charges.

2-3

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

(PÊCHE DE LA MORUE.)

PRIX : 10 CENTIMES.

TABLEAU POSTAL

POUR 1867. — PRIX : 50 c.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.