



FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
CHACQUE LIGNE AU-DESSUS. . . 0 fr. 40 cent.

Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

NUMÉRO 6.

JEUDI 6 FÉVRIER 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE

Par décision de l'Empereur, prise le 30 novembre 1867, sur la proposition du Ministre de la marine et des colonies, les seconds-maîtres promus, recevront, à titre de première mise d'équipement, lorsqu'ils seront nommés maîtres ou sergents-majors, une allocation de deux cents francs, et, lorsqu'ils seront nommés premiers maîtres celle de deux cent quarante francs.

Le Ministre de la marine et des colonies à Messieurs les Préfets maritimes; Chefs du service de la marine et Commissaires de l'Inscription maritime. — (3^e direction: Services administratifs; 1^{er} bureaux: Inscription maritime.)

Paris, le 21 novembre 1867.

Notification d'un jugement du tribunal de commerce du Havre. Frais de rapatriement des marins du commerce.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous notifier un jugement rendu le 2 août dernier, par le tribunal de commerce du Havre, sur une demande de remboursement des frais avancés par la marine pour le rapatriement de marins du commerce. Le tribunal a déclaré que, en vertu de l'article 14 du décret du 7 août 1860, ces frais étaient à la charge de l'armateur, sur le fret réalisé.

Ce jugement est conforme à un arrêt de la cour de cassation, du 17 novembre 1866,

qu'il a rappelé, et que j'ai porté à votre connaissance par la circulaire du 26 février 1867. Recevez, etc.

L'Amiral, Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,
Signé RIGAULT DE GENOUILLY.

ANNEXE.

Du vendredi 2 août 1867.

L'administration de la marine. . . ., contre MM. M..... et fils, négociant, en leur qualité de propriétaires et armateurs du navire le *Solferino*.

Questions :

La demande en condamnation de 3,899 fr. 10 c. pour frais de rapatriement de l'équipage du navire *Solferino*, formée par l'administration de la marine contre M..... et fils, est-elle fondée ?

Où devra-t-on, au contraire, la déclarer mal fondée dans son action et l'en débouter ?

Le tribunal, après en avoir délibéré en secret,

Motifs,

Attendu que, aux termes de l'article 14 du décret du 7 avril 1860, l'administration de la marine assigne M.... et fils, en paiement d'une somme de 3,899 fr. 10 c. pour frais de rapatriement de l'équipage du navire *Solferino*, perdu dans son voyage de retour de Pernambuco au Havre;

Que M.... oppose les articles 258 et 259 du code de commerce, comme reproduisant ce principe, que l'armateur ne peut être tenu

au delà de la fortune de mer ;

Attendu que la fortune de mer, relativement aux gens de l'équipage et à la garantie de leurs droits, doit s'apprécier d'après l'ensemble du voyage à partir du moment où le navire a quitté son port d'armement et comprendre par conséquent tous les frets acquis avant le naufrage ;

Que cette interprétation, adoptée dans la rédaction de l'article 14 du décret précité, a été définitivement consacrée par un arrêt de la cour de cassation du 17 novembre 1866 ;

Qu'ainsi la marine est bien fondée à répéter le montant de ses avances sur le fret réalisé par le *Solferino* dans son voyage d'aller du Havre à Pernambuco.

Dispositif,

Le tribunal condamne M..... et fils, à payer à l'administration de la marine la somme de 3,899 fr. 10 c., avec intérêts de droit ; Le condamne en outre aux dépens.

SERVICE JUDICIAIRE

CHAMBRE CORRECTIONNELLE.

Arrêt contradictoire :

Du 30 janvier 1868. — Orbiella (Pierre), marin-pêcheur, demeurant à Saint-Pierre, né à Guétary (Basses-Pyrénées), âgé de 17 ans, déclaré coupable d'avoir, dans la nuit du 16 au 17 janvier en plaçant sans précaution suffisante une bougie allumée au pied de son lit, causé l'incendie d'une partie de la propriété mobilière et immobilière du sieur Laborde (Bernard), a été condamné à 60 francs d'amende et aux frais du procès.

FEUILLETON.

LES PÊCHERIES DE TERRE-NEUVE ⁽¹⁾

SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

§ 2. — PÊCHEURS ACADIENS, IRLANDAIS. — RACES ET PROVINCES FRANÇAISES.

La classe des pêcheurs de Saint-Pierre et Miquelon comprend trois éléments : les sédentaires, qui demeurent en permanence sur ces îles où ils sont nés ; les hivernants venus de France pour y rester quelques années et s'en retourner avec une petite fortune ; les matelots passagers ou CONSORTÉS, qui n'y font qu'une cam-

pagne, tout employée à pêcher pour leur propre compte ou comme auxiliaires des patrons résidents et hivernants. Avec ces matelots arrivent des groupes d'émigrants temporaires qui viennent exercer dans la colonie française tous les métiers de commerce, qu'exige un grand mouvement de populations pendant l'été. Enfin une catégorie assez nombreuse d'agents commerciaux des maisons de France y forme, avec les employés et fonctionnaires du Gouvernement, le noyau d'une bourgeoisie locale, à laquelle viennent se mêler dans la belle saison, les états-majors tant de la subdivision navale chargée de la surveillance de la pêche, que de la division des Antilles, du golfe du Mexique et de l'Amérique du Nord, qui depuis quelque temps y passe la saison d'été. Parmi tout ce monde, nous ne parlerons que des pêcheurs, les seuls qui aient une physionomie particulière, fort altérée à Saint-Pierre par tant de mélange, mais conservée intacte à Miquelon, où l'on peut de nos jours observer dans toute leur pureté les derniers rejetons de la race acadienne, qui tirait son nom du pays devenu, depuis le traité d'Utrecht, la Nouvelle-Ecosse.

Au souvenir de l'Acadie et de ses valeureux habitants doivent s'éveiller au cœur de la France bien des regrets. Issus de familles originaires du pays basque, de la Bretagne et de la Normandie, Acadiens et Canadiens (entre eux la différence est petite), dignes fils

des compagnons de Jacques Cartier, de Champlain, de Roberval, personnifiaient avec honneur et éclat dans le nord de l'Amérique le génie éminemment colonisateur de la race française. Ils ne cédèrent qu'à l'inégalité du nombre et des forces, abandonnée par la vieillesse découragée de Louis XIV et par la coupable incurie de son successeur. Port-Royal, Louisbourg, Québec succombèrent l'un après l'autre, et leurs vaillants défenseurs comme leurs plus paisibles habitants, violemment dispersés sur tous les rivages, éprouvèrent ce qu'aux jours des luttes guerrières contiennent de vengeances le cœur des plus puissantes nations et de faiblesses l'âme des plus généreuses. Les malheurs des vaincus ont inspiré à Longfellow son touchant poème d'EVANGÉLINE. A partir de 1764, Saint-Pierre et Miquelon devinrent l'asile de ces victimes errantes de la politique : les familles qui ne voulurent pas s'incliner devant la fortune britannique s'y rendirent de l'Acadie, de l'île-Royale, de l'île-Saint-Jean (Prince-Edouard), sans y trouver une longue sécurité, car les nouvelles possessions françaises tombèrent au pouvoir des Anglais à chaque renouvellement de guerre. Deux fois transportés en France en 1774 et 1794, et deux fois réintégrés à Saint-Pierre et Miquelon en 1784 et 1815, les Acadiens primitifs et leurs descendants s'y sont définitivement fixés, non sans trahir quelques inquiétudes sur la durée de leur séjour par une prédilection particulière pour

(1) Extrait de l'ouvrage intitulé *Les Colonies et la Politique coloniale de la France*, par Jules DUVAL.

Voir le numéro 5 de la FEUILLE OFFICIELLE.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris* est partie pour Halifax, avec la correspondance de la colonie, pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le 3 février, à 9 heures 20 minutes du matin.

PARTIE NON OFFICIELLE

FAITS DIVERS.

L'ECONOMISTE FRANÇAIS.

L'Economiste Français vient de faire une bonne œuvre.

Ainsi qu'on peut le voir à notre 4^{me} page, il a réduit son abonnement de moitié. Ce qui le met à la portée d'un infiniment plus grand nombre de bourses.

Tous les amis des colonies s'en réjouiront; car, *L'Economiste* est, nous le croyons, le seul journal en France qui en s'occupant exclusivement des questions d'économie politique et sociale comprenne d'une manière spéciale, dans son programme, les intérêts coloniaux français ou étrangers.

L'Economiste est le journal des esprits sérieux qui aiment à trouver les problèmes arides de la science résolus et vulgarisés dans la forme la plus attrayante.

Nous le répétons, en rendant l'abonnement du journal accessible à la presque généralité M. JULES DUVAL, l'habile et savant écrivain qui en est en même temps le propriétaire et le rédacteur en chef, a fait une bonne œuvre et rendu à tous un service de plus.

Le *Liverpool Albion* nous renseigne sur les modifications considérables qui vont avoir lieu à partir du 1^{er} janvier dans le service postal océanique entre la Grande-Bretagne et les États-Unis.

Le Gouvernement anglais a conclu un nouveau traité avec MM. Cunard et Marc Iver. En outre, il a pour la première fois accordé des subsides à la ligne des steamers Inman qui partent de Liverpool, et à la Compagnie brémoise, dont les steamers font escale à Southampton.

D'après les nouveaux arrangements, les malles seront expédiées les mardis de Southampton par la Compagnie brémoise, les jeudis de Queenstown par la Compagnie Inman

et les dimanches de Queenstown par la Compagnie Cunard.

La Compagnie Cunard a cessé le service entre New-York et Nassau, ainsi que le service de quinzaine en quinzaine entre Queenstown et Halifax. Ce dernier va être fait par la Compagnie Inman. Quand au service entre Halifax, les Bermudes et Saint-Thomas, il sera l'objet d'une convention spéciale avec M. William Cunard, qui recevra du Gouvernement anglais pour cette entreprise 14,000 livres sterling (353,500 fr.) par an.

Aux termes des nouveaux contrats stipulés avec le Gouvernement anglais, MM. Cunard, Burns et Marc Iver toucheront une somme fixe de 80,000 livres (2,020,000 fr.) par an tandis que les Compagnies Inman et brémoise percevront un droit proportionnel au nombre des lettres transportées. Ce droit pourra valoir à la Compagnie Inman environ 20,000 livres (505,000 francs) par an.

Ces trois contrats ne concernent que l'année 1868 et seront probablement soumis à une révision après cette période.

Les paquebots de la Compagnie brémoise quitteront New-York le mardi, ceux de la Compagnie hambourgeoise le jeudi, et ceux de la Compagnie Inman le samedi; ceux de la Compagnie Cunard continueront à partir le vendredi.

Sous ces conditions, les diverses Compagnies recevront du Gouvernement des États-Unis un droit proportionnel qui leur vaudra probablement 15,000 livres (378,750 fr.) par an. Mais la Compagnie Cunard, qui recevra du Gouvernement anglais une somme fixe de 80,000 francs, devra verser à la poste anglaise le montant du droit concédé par le Gouvernement américain.

Ces lignes subventionnées ne sont pas seules à faire les traversées transatlantiques. Les jeudis les steamers de la compagnie Allan, qui reçoit un subside du Gouvernement canadien, quittent Liverpool pour ce rendre à Québec ou à Portland en faisant escale à l'aller et au retour sur un point de la côte nord de l'Irlande. MM. Guion et C^{ie} et la Compagnie nationale de navigation à vapeur ont aussi des steamers qui naviguent entre Liverpool et New-York. Les navires de MM. Guion et C^{ie} sortent de la Mersey les samedis et ceux de la Compagnie nationale les mercredis. Ils touchent à Queenstown quand les circonstances le permettent.

D'autres lignes de steamers ont été établies dernièrement entre Liverpool et Boston, Baltimore et la Nouvelle-Orléans.

La Compagnie Cunard, outre son service régulier, envoie les mardis des steamers à New-York et même à Boston, mais pour le

transport des lettres par ces steamers les obligations de la Compagnie sont beaucoup moins étroites.

De tout cela il résulte que la correspondance entre Liverpool et New-York est maintenant plus que quotidienne.

(*Courrier du Havre*).

Le directeur général des lignes télégraphiques, fait publier l'avis suivant relatif au tarif des dépêches de la Compagnie du télégraphe transatlantique :

A partir du 1^{er} décembre, le tarif de la dépêche simple a été fixé par la Compagnie du télégraphe transatlantique :

A 125 francs entre Londres et Terre-Neuve ;

A 131 francs 50 entre Londres et New-York.

Jusqu'à Londres, les dépêches sont taxées comme celles qui sont à destination de Londres même.

A partir de New-York, elles sont taxées d'après un tarif variable.

Le maximum de la dépêche simple est fixé à dix mots, mais la compagnie accorde en franchise cinq mots pour l'adresse. Cette franchise s'applique exclusivement aux indications relatives aux lieux de destination et d'origine, aux noms de l'expéditeur et du destinataire, et à la date. La mention de la date est facultative, les autres sont obligatoires.

Le maximum du mot est fixé à cinq lettres, c'est-à-dire que la dépêche simple ne peut contenir plus de cinquante lettres. Chaque mot supplémentaire donne lieu à un supplément de taxe.

(*Courrier du Havre*).

VARIÉTÉS.

LES ETATS SCANDINAVES.

(Extrait des comptes-rendus de l'exposition universelle de 1867).

LA PÊCHE DE LA MORUE EN NORVÈGE

Par Jules NOUGARET.

Nous allons maintenant sortir de l'intérieur de la Norvège pour nous porter sur le littoral. Là nous trouverons la population la plus active, la plus intelligente et la plus intrépide, et nous étudierons avec elle une industrie dans laquelle on n'essaye pas de lui disputer la première place, celle des pêches.

les maisons de bois et les installations provisoires. La Restauration remit chaque famille en possession des grèves qu'elle avait jadis occupées, et distribua de nouveaux lots; des subventions adoucirent la misère et soutinrent le courage, et l'on a vu une partie de cette énergique population acquiescer enfin l'aisance par le travail. C'est à la pêche de la morue qu'elle doit ce bien-être.

Les Acadiens de Miquelon, comme les pêcheurs de Saint-Pierre, la pratiquent sur des barques montées de deux hommes dans les eaux très-poissonneuses des deux îles; ils s'avancent jusqu'à mi-canal de Terre-Neuve, sur des bateaux pontés et des chaloupes, avec quatre ou six hommes d'équipage, pour exploiter des bancs peu éloignés que leur abandonnent les grands navires, dont l'équipage tout entier n'y trouverait pas de l'emploi. Enfin, avec des goëlettes servies par un plus nombreux personnel, ils s'avancent à l'est jusqu'au Grand-Banc, et au nord-ouest dans le golfe de Saint-Laurent ainsi que dans les baies de la côte occidentale de Terre-Neuve. Dans leur navigation du golfe, ils cultivent des relations d'amitié et de lointaine parenté, que des mariages renouvellent parfois, avec quelques familles de même souche qui sont restées dans les îles de la Magdeleine et sur la côte méridionale de Terre-Neuve. Quelques Acadiens sont même descendus dans la baie de Saint-Georges, à l'ouest de l'île, où ils se sont alliés

aux belles familles irlandaises établies sur ce point pour y exercer en toute sécurité leur industrie de pêcheurs. Malgré ces alliances, qui sont peu nombreuses du reste, bien que la communauté de malheurs et de religion y invite, malgré de fréquents échanges de marchandises, les deux races restent profondément distinctes. Dans tout l'extérieur de la race acadienne se révèle la supériorité du créole sur l'émigrant. Les traits fins de l'Acadien, son franc et calme sourire, son regard bienveillant quoique assuré, sa taille haute et ferme, tout en lui atteste cette noble confiance que développe l'habitude des luttes victorieuses contre la nature au sein d'une société dont on est un membre utile et actif. Cet instinct de puissante personnalité n'a pu que croître au contact des citoyens libres de l'Angleterre et des États-Unis, et il n'a pourtant pas altéré les caractères originaux. Comme leurs ancêtres, les Acadiens de nos jours sont simples, honnêtes, hospitaliers, religieux, indomptables au travail, courageux sans bravade. Chez eux se perpétue la vie patriarcale des familles acadiennes des seizième et dix-septième siècles, fidèle reflet des mœurs provinciales de la race française, à la fois très-sociale envers les étrangers et très-persistante dans son type propre.

Faute de chants et de légendes qui aient conservé les traditions, les souvenirs des Miquelonnais ne remontent pas jusqu'à cette époque éloignée. Leur pa-

triotisme rétrospectif s'arrête aux guerres de la révolution et de l'empire, pendant lesquelles leurs pères firent beaucoup de mal au commerce anglais, par des courses audacieuses qui les conduisirent presque tous sur les pontons britanniques, d'où ils s'échappèrent. Les noms des corsaires les plus fameux se conservent dans la mémoire des familles, grâce aux récits du bord et du foyer. Cependant le voile de l'oubli s'étend peu à peu sur ces réminiscences d'un autre âge, et les chansons du gail-lard d'avant, qui retentissent plus souvent que les hymnes guerriers, attestent des élans de cœur plus amoureux que belliqueux et des haines amorties par une longue paix.

La population permanente de Saint-Pierre et Miquelon est d'environ 5,000 habitants: elle ne croît que bien lentement, quoiqu'elle participe à la fécondité des races ichthyophages, que favorisent des mariages précoces et les charges légères d'une famille de pêcheurs à qui tout nouvel enfant promet un surcroît de bras utiles. Pourtant l'air est pur et d'une salubrité exceptionnelle. Il faut dire que ce climat, si fortifiant pour les adultes, est des plus sévères pour les êtres faibles: les robustes seuls lui résistent. Les accidents de la vie de mer enlèvent aussi beaucoup d'hommes. Enfin l'espace manque à l'ambition, et l'on voit des jeunes gens émigrer aux États-Unis et au Canada, où ils iront rejoindre les régiments épars des antiques souches de la Bretagne et de

Lorsqu'on circule dans le grand pourtour où fonctionnent tous les appareils alertes de l'exposition, en sortant du bruit des machines, du grincement des scies, du clapotage des cascades, on arrive dans un milieu où l'oreille se repose autant que les yeux : ce segment est soigneusement tendu de volumineuses draperies de filets ; sur des étagères sontrangées des harpons, des lignes, des bateaux d'un armement spécial, des tubes en verre remplis d'huiles de différentes couleurs, et de bocaux renfermant plusieurs variétés de poissons. C'est la belle exposition des pêches de la Norvège, organisée par les soins de M. Herman Baars, délégué comme commissaire spécial de la chambre de commerce de Bergen.

Les visiteurs de l'Exposition ont pu souvent remarquer, au milieu de tous ces engins, la figure si hautement caractéristique de ce Norvégien de pure race. Toujours assis parmi ces objets qui ont entouré toute son existence, au milieu de ce silence qui devait lui rappeler le calme solennel de ces vallées, il promenait sur chaque chose un regard de tendresse et d'amour. Au premier abord, sa physionomie offrait ce double mélange de froideur et de tristesse particulier aux hommes du Nord ; mais il suffisait de l'aborder, de le questionner sur son exposition, et l'on voyait aussitôt se révéler une douceur d'enfant. Quant à sa tristesse, ce n'était qu'un voile de naissance qui couvrait une grande joie, ou plutôt, disons le mot, un grand et légitime orgueil. Il était fier de représenter une population active et courageuse, et au milieu de ce vaste tournoi où les plus grandes nations venaient se mettre en ligne, il pouvait se dire : Mon pays est le premier dans une industrie essentiellement utile à tous !

En 1865, j'ai vu Herman Baars, commissaire à l'exposition des engins de pêche à Bergen, et c'est à lui que je dois tous les détails qui me permettront de faire connaître les différentes pêches de la Norvège. L'année suivante, M. Baars débarquait à l'exposition de Boulogne avec ses bateaux, ses lignes, ses filets ; en 1867 nous l'avons vu au Champ de Mars, escortant de son incessante sollicitude cette exhibition qui doit faire tant d'honneur à son pays. Mais comme le dévouement, les forces humaines ont des limites qu'il ne faut jamais dépasser, l'enfant de la Norvège a succombé à la tâche ; il a dû aller rétablir, par la contemplation des brèches brumeuses de Bergen, une santé affaiblie par deux années d'absence, et s'il n'a pas pu recevoir lui-même le prix de sa victoire, son pays ne saurait ignorer toute la part qu'il y a prise.

Ce n'est pas seulement au Champ de Mars qu'il faut étudier la pêche de la Norvège

et la population qui se livre à cette périlleuse industrie, c'est en Norvège même. Cette longue presqu'île, dont la côte occidentale mesure près de 14 degrés de latitude sur les mers du Nord, et que les anciens appelaient le front de la terre, est découpée d'une manière si étrange, que ses premiers habitants durent deviner qu'ils étaient placés là pour dominer sur les mers. A chaque pas ce sont des criques, des fiords profonds que protègent de terribles brisants où la mer se déchire avec rage. Les Norvégiens pouvaient après des coups de main dans la haute mer, se retirer en toute sécurité dans les chaînes de leur continent : l'étranger qui aurait voulu les y poursuivre s'y serait infailliblement brisé. C'est de là que sont sortis Naddod, Leifz, Ingolf, ces explorateurs intrépides qui, n'ayant d'autre boussole que quelques corbeaux consacrés à leurs divinités, découvrirent le Fœroër, l'Islande, et donnèrent à ces îles leurs premiers habitants ; de là sortaient aussi, au moyen-âge, ces bateaux primitifs, chargés de pirates, qui revenaient ensuite chargés de butin et couverts de gloire à la façon de l'époque. La civilisation moderne a bien changé le caractère du navigateur norvégien, mais sans lui rien enlever de son courage à affronter une mer toujours orageuse, de son activité à la fouiller sur tous les points pour lui arracher ses produits : ils ne sont plus pirates, ils sont pêcheurs.

Pour bien connaître la Norvège, et pour admirer les plus belles fantaisies que la nature offre à la contemplation de l'homme, il faut s'embarquer sur un de ces bateaux à vapeur qui partent de Christiania, descendent le Skager Rack, doublent le cap Lindesnes et fond le service de la côte scandinave jusqu'au cap Nord. On suit cette côte dentelée semée d'accidents bizarres, tout en restant dans les chairs du continent. De distance en distance, on rencontre la mer avec ses tempêtes et ses fureurs tapageuses ; puis tout à coup on s'enfonce dans des enlacements de labyrinthes mystérieux, on pénètre dans des fiords profonds où règne un silence solennel.

De chaque côté, s'élèvent à cent cinquante pieds des parois perpendiculaires de granit sillonnées de filons de quartz ; l'eau sur laquelle on glisse n'est impressionnée que par le frémissement de l'hélice, et ce silence sublime n'est interrompu que par le bruit des cascades qui se précipitent du haut des brèches pour tomber directement dans la mer. Le bateau marche, marche toujours et le voyageur serait fort inquiet sur sa destinée, s'il ne voyait la figure rassurée du pilote. Il se tient insouciant sur sa passerelle, faisant

quelques signes à l'homme de barre, les obstacles s'effacent devant lui, les mornes se retirent peu à peu comme pour lui faire place, on arrive dans un grand bassin, véritable carrefour où aboutissent plus de vingt rues. Soyez sans crainte, il prend toujours la bonne. Un moment après, tout s'élargit, le terrain incline doucement, un gazon toujours vert, émaillé de marguerites, succède à la nudité des rochers, et là bas c'est une ville avec ses maisons rouges et ses clochers pointus. Le mousse agite la cloche, de nombreuses barques assiègent le bateau qui vient de stopper, des voyageurs y descendent, d'autres viennent les remplacer ; on échange les courriers ; puis le bateau continue sa route, s'enfonce dans de nouveaux labyrinthes et court après une nouvelle station qu'il saura bien trouver.

A mesure qu'on monte vers le nord, la végétation devient beaucoup plus rare : du côté des terres, quelques teintes vertes viennent rompre la monotonie des sombres rochers ; vers la mer, ce sont des récifs complètement chauves ; quelquefois vous y voyez un petit bouleau qui semble condamné à un éternel exil, il agite ses branches comme pour vous appeler à son secours et la mer ricane à ses pieds. Les villes deviennent beaucoup plus rares, c'est tout au plus si, de distance en distance, les yeux rencontrent quelque établissement de pêche, une cabane accrochée au rocher et une barque amarrée à quelque racine. Une cabane, une barque et un berceau : ces trois choses résument toute la vie du pêcheur norvégien.

Après cinq jours de cette navigation, où les émotions se succèdent à chaque minute et vous charment sans vous fatiguer, on arrive à l'Archipel des Lofoden, le grand boulevard de la pêche de la morue.

On désigne sous le nom d'archipel des Lofoden ce groupe d'îles qui s'étendent parallèlement à la terre ferme entre 68° 36' jusqu'à 67° 25' de latitude nord, et forment avec la côte occidentale du Nordland le grand Westfiord ou golfe occidental.

(Moniteur universel)

C'est en quelque sorte un devoir aujourd'hui pour les pères de famille dont la fortune repose principalement sur un avenir qui ne leur appartient pas, de pourvoir au sort de leurs enfants, en leur assurant un capital proportionné à leurs sacrifices dans le présent. Ils peuvent en toute sécurité s'adresser pour cela à la *Compagnie d'Assurances générales*, rue de Richelieu, 87, à Paris.

Cette compagnie, fondée en 1819, est LA

la Normandie. De ces provinces, en y ajoutant le pays basque, partirent les premières et peu nombreuses familles qui allèrent peupler la Nouvelle-France. Depuis le jour où nos établissements tombèrent de nos mains dans des mains étrangères, le courant a cessé d'atteindre le continent ; mais il se dirige toujours vers l'ouest, s'arrêtant en route, au Grand-Banc, à Terre-Neuve, à Saint-Pierre. Nos populations maritimes n'ont pas voulu coloniser pour le profit de l'Angleterre, mais elles pêchent toujours pour elles-mêmes.

La grande pêche est une industrie spéciale qui se naturalisa de bonne heure dans une vingtaine de ports de l'Océan, sous le seul mobile de l'intérêt individuel, nourri de cette sève municipale et provinciale qui fut un des ressorts, encore aujourd'hui des plus regrettables, de l'ancienne France. Elle eut l'heureuse chance, peut-être parce qu'on l'estima moins que les mines de métaux précieux, de n'être jamais comprise dans les privilèges des compagnies commerciales, et cette liberté fit sa force et sa popularité. Les ports de pêche ne sont pas les plus importants par leur mouvement commercial ; ainsi Bordeaux, Nantes, le Havre y prennent une petite part. On dirait l'une de ces laborieuses professions, plus utiles que brillantes, auxquelles se consacra la bourgeoisie, c'est-à-dire les moyens et petits ports, et que dédaignent les grandes et aristocratiques cités maritimes. Peut-être aussi la forme des rivages,

plus ou moins favorables à la pêche côtière, apprentissage de la grande, a-t-elle dirigé d'abord les populations vers des travaux dont l'habitude a fait un goût et une vocation. Les villes de la Méditerranée, plus éloignées du théâtre des pêches ont laissé le champ libre à celles de l'Océan : les ports de Cette et de Marseille y envoient néanmoins quelques navires de transport qui, en échange de vins, rapportent des cargaisons de mornes dont la préparation s'achève sur des séchoirs que trahit au loin une odeur caractéristique.

(La suite au prochain numéro.)

AVIS AUX NAVIGATEURS.

MER DES ANTILLES.

Feu tournant sur l'île Sombrero.

Le 1^{er} janvier 1868, on allumera un nouveau feu dans un phare que l'on construit sur l'île Sombrero, la plus nord des petites Antilles.

Le feu sera *tournant*, montrant sa lumière la plus vive chaque minute ; il sera élevé de 45^m 7 au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 20 milles.

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

La tour est un échafaudage en fer et à jour, élevé de 40^m 2, peinte en rouge ; elle est vers 1/3 de l'île, à partir de son extrémité Sud et à 53 mètres de la falaise qui est à son côté S. E.

Position : 18° 35' 57" N., 65° 47' 57" O.

Voyez la série F, n° 28, les cartes n°s 963, 1032, 1465, et l'instruction n° 340, page 154. (N° 29.)

Océan Atlantique Nord.

Feu de direction sur l'île Amelia.

Le 5 septembre 1867, on a allumé un feu de direction devant le phare de l'île Amelia (Floride).

Le feu est *fixe blanc*, produit par un appareil dioptrique, et il éclaire un arc de 90 degrés.

La tour est une charpente (sur des roues avec un rail de 30 mètres) couverte au fond et peinte au sommet. La partie inférieure est peinte en brun, et la partie supérieure en blanc.

Ce feu sert avec celui de l'île pour faire passer la barre qui est à l'entrée de la rivière Ferdinanda.

Voyez la série E, n°s 412, 413 et 425.



PLUS ANCIENNE des sociétés françaises d'assurances sur la vie. Elle distribue ou envoie gratuitement, à toutes les personnes qui lui en font la demande, des notices et des brochures sur ses diverses opérations: assurances en cas de décès, assurances mixtes, temporaires, capitaux différés, rentes viagères, etc.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

- 28 janvier. — Lechevalier, Marie-Augustine.
- 29 janvier. — Briand, Frédéric-Ernest-Louis.
- 29 janvier. — Heudes, Michel-Emile.
- 31 janvier. — Landais, Marie-Rosalie.

DÉCÈS.

- 3 février. — Dardamboure, Bertrand, marin, 58 ans.

Mouvements du Port

BATIMENTS DU COMMERCE.

ENTRÉES

- 31 janvier. -- Tr.-m.-fr. *Pascal*, cap. Daguerre, ven. de Saint-Pierre (Martinique), sur lest. *Passager*: un gendarme, destiné pour la colonie.
- 31 janvier. -- Vap. ang. *Diamond*, cap. Kovesrey, ven. du cap Breton, sur lest.
- 1^{er} février. -- Goél. fr. *Fauvette*, cap. Liébard, ven. de New-York, sur lest.

SORTIES.

- 2 février. -- Vap. angl. *Diamond*, cap. Kovesrey, all. à Saint-Jean (Terre-Neuve).

Navires expédiés en douane :

- 5 février. -- Br. fr. *Georges-Auguste*, cap. Lambert, all. à la Martinique, ch. de morue sèche.
- 5 février. -- Br. fr. *Courrier-de-Terre-Neuve*, cap. Blouet, all. à la Guadeloupe, ch. de morue sèche.

ANNONCES

L'ECONOMISTE FRANÇAIS

Journal bi-mensuel — Septième année.

Ce journal, fondé et dirigé par M. Jules DUVAL, se consacre, avec impartialité et indépendance

à l'examen des intérêts et des idées de l'ordre économique et social tant en France, en Algérie et dans les colonies, qu'à l'étranger. Il paraît les 5 et 20 de chaque mois, rue de Richelieu, 106. Prix: Paris, 10 francs. Départements, Algérie, Suisse, Italie, Belgique, 12 francs. Colonies et étranger, 14 francs. On ne reçoit d'abonnements que pour une année entière.

EXTRAIT D'ACTE DE SOCIÉTÉ.

D'un contrat passé devant M^e Charles Salomon, notaire aux îles Saint-Pierre et Miquelon et les témoins avec lui soussignés contenant société entre M. François Folquet père, négociant, demeurant à Saint-Pierre, d'une part; Et 1^o M. Eugène Folquet, négociant; 2^o M. Auguste Folquet, négociant; 3^o M. Joseph Folquet, négociant; 4^o M. Léon Folquet, négociant, tous les quatre susnommés demeurant à Saint-Pierre, d'autre part, A été extrait ce qui suit : La société formée entre MM. Folquet père et fils est en nom collectif. Sa durée est illimitée, chacun des associés pouvant en sortir quand bon lui semble, à la condition de laisser pendant 5 ans, à partir de l'époque où il aura manifesté cette volonté la part d'actif lui revenant à la disposition de la société. La raison sociale est *Folquet et fils*. Chacun des associés peut en faire usage et ils ont tous la gestion et l'administration de la société. La mise en société est composée, savoir : Pour M. Folquet père : 1^o de tous les immeubles lui appartenant à Saint-Pierre, à l'exception d'un seul sis rue du Barchois, sur lequel se trouve une maison qu'il habite; 2^o de toutes les marchandises, créances et valeurs quelconques ayant composé l'actif de la société de fait, qui existait précédemment entre lui et ses enfants; Pour MM. Folquet frères, de la part qui leur appartenait légitimement dans les marchandises, valeurs et créances ayant formé l'actif de la société de fait.

La présente société a commencé ses opérations le 1^{er} février présent mois. Pour faire la publication de ladite société, tout pouvoir a été donné au porteur du présent extrait. Extrait par M^e C. Salomon, notaire à Saint-Pierre, soussigné, ce jourd'hui 3 février 1868, de la minute dudit acte de société étant en sa possession. Pour extrait conforme : Le Notaire, C. SALOMON.

AVIS

Madame veuve Boyer a l'honneur d'informer : Messieurs les cafetiers et aubergistes, qu'elle ne paiera aucune des dettes contractées par son fils Edouard Boyer; Messieurs les commerçants, qu'elle ne soldera aucun des comptes qui lui seront présentés, pour marchandises livrées ou travaux exécutés pour le compte de la goëlette *Emile-Edouard*, dont son fils était précédemment armateur, aussi bien que les comptes qui lui seraient présentés ultérieurement pour marchandises demandées par son fils, soit en son nom personnel soit au nom de sa mère.

EN VENTE au prix de cinquante centimes, chez MM. L. Hachette et C^{ie}, Libraires à Paris, et de soixante centimes, franco par la poste, chez M. Cavaillé, éditeur à Laval (Tarn):

LE VRAI

INDICATEUR DU TEMPS

POUR L'ANNÉE 1868.

PAR M. J. LAUGE.

Brochure in-18 de 168 pages.

Ce très-remarquable travail météorologique a fixé dès la première année l'attention du monde savant il se recommande particulièrement aux marins.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 1^{er} au 31 Janvier 1868.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
1	768	768	-10 0	-7 0	-6 5	-9 5	N.-O.	Jolie brise.	Très-nuageux.	—
2	738	736	0 5	-0 5	-0 5	-3 0	S.-S.-O.	Bonne brise.	Entièrement couvert.	Pluie dans la journée.
3	746	746	-5 0	-5 0	-4 0	-17 0	N.-E.	Petite brise.	Très-nuageux.	—
4	749	748	-9 5	-9 0	-9 0	-12 5	N.-N.-O.	Jolie brise.	Idem.	—
5	744	740	-8 0	-9 0	-7 0	-12 0	N.-O.	Idem.	Idem.	—
6	732	732	-6 5	-6 5	-6 0	-13 5	N.-O.	Bonne brise.	Entièrement couvert.	Neige à 9 heures du soir.
7	736	733	-6 0	-1 3	-1 0	-6 0	N.-O.-O.	Jolie brise.	Idem.	Neige abondante toute la journée.
8	746	748	-4 0	-3 0	-3 0	-7 0	N.-N.-O.	Bonne brise.	Nuageux.	Neige dans la journée.
9	748	745	-2 5	-2 0	-1 0	-5 0	O.	Jolie brise.	Très-nuageux.	—
10	732	734	-1 0	-6 5	-0 5	-12 5	O.-N.-O.	Fort brise.	Entièrement couvert.	—
11	744	744	-11 0	-13 0	-11 0	-15 0	N.-O.	Idem.	Idem.	Neige dans la soirée.
12	745	742	-8 7	-10 0	-8 0	-15 0	N.-O.	Idem.	Très-nuageux.	Neige abondante toute la journée.
13	750	750	-5 0	-5 0	-4 5	-10 0	N.-O.	Jolie brise.	Idem.	—
14	752	752	-6 0	-7 8	-6 0	-14 0	N.-O.	Idem.	Idem.	—
15	754	756	-7 0	-9 5	-7 0	-13 5	N.-O.	Fort brise.	Idem.	—
16	756	752	-5 8	-5 0	-5 0	-9 0	S.-S.-O.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Halo lunaire.
17	754	755	-5 0	-5 0	-4 5	-7 0	O.	Idem.	Très-nuageux.	Neige à 10 heures du matin.
18	749	752	-3 5	-6 7	-1 8	-10 5	N.-O.	Bonne brise.	Entièrement couvert.	—
19	761	761	-5 0	-5 7	-4 0	-11 0	S.-O.	Petite brise.	Idem.	Neige dans la journée.
20	763	765	-6 5	-7 6	-6 0	-11 0	N.-O.	Jolie brise.	Idem.	—
21	758	756	-1 0	-2 0	-1 0	-9 5	S.-O.-N.-E.	Petite brise.	Idem.	Neige dans la matinée.
22	746	752	-7 0	-9 0	-6 0	-18 5	N.-E.	Vent très-fort	Idem.	—
23	770	770	-12 5	-10 5	-7 5	-17 0	N.-O.	Jolie brise.	Peu nuageux.	Poudrin toute la journée.
24	756	750	-3 5	-0 5	-0 5	-5 8	S.-S.-O.	Fort brise.	Entièrement couvert.	—
25	751	754	-0 5	-4 8	-0 5	-10 5	O.-N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	Pluie toute la journée.
26	762	764	-6 0	-8 5	-6 0	-15 5	N.-O.	Idem.	Idem.	—
27	772	769	-7 0	-5 0	-2 8	-10 5	N.-E.	Petite brise.	Idem.	Neige à 9 heures du soir.
28	755	754	0 0	0 5	-2 0	-11 0	S.-O.-S.-E.	Idem.	Entièrement couvert.	—
29	761	764	-7 0	-4 5	-3 8	-8 5	N.-E.	Idem.	Idem.	Pluie dans la matinée.
30	747	750	0 0	2 0	2 0	-10 5	S.-O.	Idem.	Idem.	—
31	763	765	-6 0	-6 5	-5 5	-12 0	N.-O.	Jolie brise.	Très-nuageux.	Pluie dans la journée.