

FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.

PRIX DES ANNONCES:

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
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.

NUMÉRO 7.**JEUDI 13 FÉVRIER 1868.****PRIX DE L'ABONNEMENT:**

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

PARTIE OFFICIELLE**INSTRUCTIONS**

Sur la Comptabilité intérieure du service des Travaux.

1^{re} SECTION.**§ PREMIER.****Budget des Travaux.****SOUS-RÉPARTITION DES CRÉDITS.***(Plan de Campagne).*

Il est pourvu à l'exécution des travaux au moyen des crédits qui leur sont affectés sur le budget de chaque exercice.

Dans la sous-répartition des articles au Budget des Travaux, les crédits sont spécialisés par ouvrage. Cette sous-répartition, qui constitue le plan de campagne, ne peut être valablement modifiée que par l'autorité qui l'a arrêtée.

§ 2.**Ordres d'exécution.**

Hors le cas où l'époque de la mise à l'œuvre est fixée par le marché de l'Entrepreneur, aucun ouvrage ne peut être entrepris sans un ordre de l'Ordonnateur.

L'exécution des travaux d'entretien courant est proposée par le Conducteur chargé du service des Ponts et Chaussées, qui en

adresse l'état estimatif à l'Ordonnateur par l'intermédiaire du Détail des Travaux.

Il est pourvu aux réparations dites locatives sur demande adressée au Détail des Travaux par le fonctionnaire ou l'employé qui occupe le bâtiment.

Le Conducteur chargé du service des Travaux tient enregistrement des ordres d'exécution qui lui sont donnés, et les notifie à l'Entrepreneur.

§ 3.**Etablissement des devis et états estimatifs.**

L'exécution des travaux est précédée, dans tous les cas, de l'établissement de devis et d'états estimatifs approuvés par l'autorité compétente.

A l'égard des réparations locatives, l'état estimatif sommaire des travaux est rédigé par le Conducteur chargé du service des Ponts et Chaussées sur la demande, lorsque cette pièce lui est parvenue revêtue de la signature du Commissaire aux Travaux et du visa de l'Ordonnateur.

§ 4.**Réception provisoire ou définitive des Travaux.**

Il est procédé à la réception provisoire ou définitive des travaux par une commission composée du Commissaire aux Travaux et du Conducteur chargé du service des Ponts et Chaussées, en présence du Contrôleur colonial et de l'Entrepreneur.

Le Chef du service des Ponts et Chaussées est assisté du Conducteur chargé de la surveillance des travaux.

La commission se réunira sur la convocation du Commissaire aux Travaux, qui donnera avis

au Contrôleur colonial et à l'Entrepreneur, du jour, de l'heure et du lieu de chaque réunion.

Le procès-verbal de l'opération est accompagné d'un décompte des ouvrages reçus, certifié par le Chef du service des Ponts et Chaussées arrêté par le Commissaire aux Travaux, vérifié au Contrôle colonial et accepté par l'Entrepreneur.

Ce décompte est remis au Détail des Travaux pour servir de pièce justificative au paiement.

Le service des Travaux tient un enregistrement sommaire des décomptes expédiés.

§ 5.**Écritures de la Comptabilité.**

Constatation des droits acquis à l'Entrepreneur :

Tout Conducteur chargé de surveiller l'exécution d'un travail tient un journal ou carnet d'attachements, destiné à recevoir, par ordre chronologique, sans lacune, sans classification, tous les faits relatifs aux droits acquis par l'Entrepreneur.

Ce carnet présente, sur la page de droite, le libellé des opérations avec l'indication du prix du bordereau, et, en regard de chaque attachement, les croquis et détails complémentaires.

Les piqueurs ou surveillants sont pourvus, au besoin, d'un carnet semblable dont les résultats sont rattachés par le Conducteur, aux écritures de son propre carnet.

Les carnets d'attachements sont délivrés par le Conducteur chargé du service des Travaux, après avoir été côtez et paraphés par premier et dernier feuillet.

FEUILLETON.**LES PÊCHERIES DE TERRE-NEUVE⁽¹⁾****SAINT-PIERRE ET MIQUELON.**

Parmi les riverains de l'Océan adonnés à la pêche de Terre-Neuve, le premier rang, dans l'ordre historique, appartient aux Basques. Dès le moyen-âge, ils furent, en effet, les premiers et longtemps les seuls, à harponner les baleines qui fréquentaient alors le golfe de Gascogne. Ils lançaient sur la mer de vraies flottes baleinières, comptant jusqu'à quarante bâtiments. Aussi acquirent-ils dans cette audacieuse carrière le renom des plus hardis marins de l'univers, poursuivant leur

proie jusqu'en Irlande et au Groenlands. Quand la Hollande voulut s'engager dans la même voie, elle fit appel, à prix d'or, aux patrons basques, et récompensa, en outre, leurs services par des honneurs, même par des statues. Aux mêmes maîtres l'Angleterre demanda des leçons. C'est à la suite des baleines blessées que les Basques furent, d'après leurs traditions, conduits sur le Grand-Banc dès le milieu du XVe siècle, et y trouvèrent les morues qu'ils ne cherchaient pas. Des historiens leur accordent même l'honneur, qu'ils revendiquent vivement, d'avoir les premiers abordé à Terre-Neuve, au Labrador, au golfe de Saint-Laurent, en Acadie, et d'avoir donné à l'ensemble de ces pays inconnus le nom que Cabot recueillit plus tard de la bouche des indigènes (1). Quoi qu'il en soit de cette découverte, comme elle ne reçut aucune publicité, et ne profita ni à la science ni à la navigation, c'est avec justice que les contemporains ont réclamé pour Cabot la gloire d'avoir révélé Terre-Neuve à l'Europe. Qu'il suffise aux Basques du mérite incontesté d'avoir devancé tous leurs rivaux dans la pêche de la morue comme dans celle de la baleine ! Ils s'y attachèrent avec persévérance, et, lorsque le contre-coup de la guerre pour la

succession d'Espagne menaça leurs intérêts, les négociants de Saint-Jean-de-Luz, prenant une initiative indépendante qui les recommande à l'estime de la postérité, adressèrent au syndic du pays de Labourd, représentant du pouvoir royal, un mémoire où ils soutenaient avec énergie que la conservation de tous les ports méridionaux de Terre-Neuve était de la plus haute importance pour le commerce de l'Amérique, et surtout pour l'approvisionnement du Canada et de l'Acadie. Ils ajoutaient que Terre-Neuve était une conquête des peuples que la couronne ne pouvait livrer à l'étranger. Leurs respectueuses protestations ne furent pas écoutées, et tandis que le vieux monarque français bien que fatigué de luttes, inclinait à refuser une telle concession, dont il entrevoyait les funestes conséquences, les courtisans entraînèrent son consentement en lui assurant que c'était un pays inhabitable et sans valeur. Aujourd'hui Terre-Neuve est un des beaux fleurons de la couronne d'Angleterre.

Chassés de l'île les Basques se tournèrent vers le Grand-Banc, et depuis cent cinquante ans ils lui restent fidèles comme à un patrimoine de famille ; mais la fortune ne leur a pas témoigné la même constance. Aux jours prospères des XVIIe et XVIIIe siècles, la ville principale du pays basque, Saint-Jean-de-Luz, enrichie par ses pêches et ses courses, était devenue une florissante cité, dont les négociants, imitant les plus illustres

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

Voir les numéros 5 et 6 de la FEUILLE OFFICIELLE.

(1) Bacalao, qui veut dire en langue basque, morue. Par une transposition de syllabes, familière dans la formation des langues, ce nom est probablement devenu cabilland, qui désigne la morue fraîche.



Chaque agent est responsable des indications qu'il consigne sur son carnet et de toutes les irrégularités qui peuvent y être constatées. Cette responsabilité peut avoir pour conséquence l'application de retenues sur la solde de l'agent en défaut, sans préjudice des peines plus graves qu'il aurait pu encourir.

Les carnets remplis sont déposés dans les archives du service des Travaux.

L'inscription sur le carnet ne constitue pas titre en faveur de l'Entrepreneur. Les faits consignés sur ce document ne sont définitivement acquis qu'après l'accomplissement des formalités relatives à la réception des Travaux.

Les carnets sont représentés à l'Ordonnateur et à ses délégués, ainsi qu'au Contrôleur colonial, dans leurs tournées d'inspection sur les Travaux et toutes les fois qu'ils en requièrent communication.

Les écritures du carnet d'attachements sont reportées sur un grand-livre ou *sommier*, comprenant autant de compte qu'il y a d'articles inscrits au plan de campagne. Ces comptes sont arrêtés à la fin de chaque trimestre.

Chacun des comptes ouverts sur le grand livre est terminé par une récapitulation présentant pour chaque trimestre :

Le montant des droits constatés.

Le montant des décomptes expédiés.

Le résultat de la comparaison des dépenses aux crédits alloués.

A la fin de l'année, le service des Travaux établit un état général présentant la situation de chacun des articles de la sous-répartition accompagnée des observations techniques que comporte la nature des travaux.

Cet état est certifié par le Conducteur chargé du service des Ponts et Chaussées, visé par le Commissaire aux Travaux, vérifié au Contrôle et arrêté par l'Ordonnateur.

§.6.

Certificats pour paiement.

Lorsqu'il y a lieu de faire un paiement à l'Entrepreneur, le Conducteur chargé du service des Travaux rédige un certificat pour paiement indiquant le montant et la nature de la dépense.

Ce certificat est accompagné d'un décompte en quantités et en deniers des ouvrages exécutés et des dépenses faites par l'Entrepreneur pour justifier la proposition de paiement.

Ce décompte est appuyé d'une situation comparative des fonds affectés par le Budget des Travaux à l'article du plan de campagne qui doit supporter la dépense proposée, et des certificats de paiement précédemment délivrés.

Les certificats de paiement sont enregis-

trés sur un livre spécial par le service des Travaux.

Aucun paiement d'à-compte à l'Entrepreneur ne pourra avoir lieu que sur la présentation d'un procès-verbal de la commission instituée au § 4, constatant le service fait.

A la fin de chaque trimestre tous les livres et écritures de la comptabilité sont arrêtés, après vérification, par le Commissaire aux Travaux.

2^{me} SECTION.

Comptabilité des Travaux dans les bureaux chargés du détail administratif de ce service.

Le Commissaire aux Travaux suit et centralise le service de la comptabilité des Travaux, dont il a la surveillance.

Il reçoit communication de toutes les pièces ayant pour objet l'engagement ou le paiement des dépenses. Il en tient enregistrement suivant les règles ordinaires du service, de manière à pouvoir connaître en tout temps la situation des crédits affectés aux travaux.

Il veille à ce que ces crédits ne soient pas dépassés. Il s'assure que les travaux entrepris sont compris au plan de campagne ou ont fait l'objet d'une décision spéciale, et s'oppose au paiement de ceux qui auraient été exécutés sans avoir été régulièrement ordonnés.

Saint-Pierre, le 25 janvier 1868.

L'Ordonnateur,

A. LE CLOS.

Approuvé :

Le Commandant,

V. CREN.

VENTE DE TERRAINS.

Les terrains ci-après désignés seront vendus aux enchères publiques, au bureau de l'Ordonnateur, le jeudi 20 février courant, à 1 heure de relevée.

Le terrain n° 365, demandé par M. Jourdan : borné au nord par un terrain vague, au sud par la rue Hautefeuille, à l'est par la rue Ducouëdic, à l'ouest par un terrain vague.

Le terrain n° 290, demandé par M. Gosse (Jules) : borné au nord par un terrain vague, au sud par la rue Boursaint, à l'est par la rue Richerie, à l'ouest par un terrain vague.

Le terrain demandé par M. Fabre (Elie) : borné au nord par le lot n° 155, au sud par la rue Desrousseaux, à l'est par la rue Bisson, à l'ouest par le lot n° 168.

Les demandes suivantes de concessions gratuites ont été adressées à l'Administration par les sieurs :

Allard (Henri), le terrain n° 820 : borné au

nord par un terrain vague, au sud par l'Avenue de l'Abattoir, à l'est par la concession Ledinot (Patrice), à l'ouest par la construction de l'abattoir.

• Legac (Auguste), le terrain n° 364 : borné au nord par la rue Gervais, au sud par la concession Jourdan, à l'est par la rue Ducouëdic, à l'ouest par un terrain vague.

Cavalier (Paul), le terrain n° 814 : borné au nord par la rue de la Gentille, à l'est par un terrain vague, à l'ouest par un terrain vague, au sud par la concession Allard (Pierre)

Dagord (Ariste), le terrain n° 817 : borné au nord par un terrain vague, au sud par la rue de la Gentille, à l'est par la concession Allard (Pierre), à l'ouest par une rue non dénommée.

Poirier (Etienne), le terrain n° 139 : borné au nord par la veuve Vigneau (Désiré), au sud par le sieur Littayé, à l'est par un terrain vague et à l'ouest par la rue Bisson.

Veuve Allain, le terrain n° 37 : borné au nord, par la concession Teyssandier (François), au sud par la rue Delécluse, à l'est par la rue Ange-Gautier et à l'ouest par la rue Bruslé.

Coste (Auguste), le terrain n° 812 : borné au nord par un terrain vague, au sud par la concession Frigalet, à l'est par la veuve Alexandre et à l'ouest par un terrain vague.

Tondut, le terrain n° 366, du cadastre 1867.

Frigalet (Adrien) un terrain borné au nord par la rue de la Gentille, au sud par la rue Joinville, à l'est par le sieur Frigalet père et à l'ouest par la propriété Lebuffe (Louis).

Marty (E.), le terrain n° 287 : borné au nord par la rue de l'Hôpital, au sud par la concession Norgeot, à l'est par la propriété Bouffaré, et à l'ouest par la Montagne.

Léveque (Julien), le terrain n° 356 bis : borné au nord par la rue Gervais, au sud par la propriété Franché, à l'est par la propriété Deschamps et à l'ouest par un terrain vague.

Le terrain demandé par M. Durand (Louis) : borné au nord par un terrain vague, au sud par la rue Borius, à l'est par la rue du Barachois, à l'ouest par un terrain vague.

Hamel (Tual), le terrain n° 356 : borné au nord par la rue Gervais, au sud par la concession Franchet, à l'est et à l'ouest par des terrains vagues.

Salmon (Désiré), le terrain n° 364 (bis) : borné au nord par la rue Gervais, au sud par la propriété Jourdan (Louis), à l'est et à l'ouest par des terrains vagues.

Les personnes qui se croiraient fondées à réclamer contre ces demandes devront le faire à dater d'un mois, à partir de la date du présent avis.

citoyens de Florence et de Venise, bâtiisaient pour leur demeure des palais opulents, ornés des merveilles de l'industrie et de l'art, dignes de recevoir sur leurs dalles de marbre, sous leurs lambris dorés, les royaux personnages qui, depuis François Ier jusqu'à Louis XIV, furent conduits par la politique dans les murs de cette ville, la plus voisine de la Bidassoa et de l'Espagne. Cette grandeur, qui ennoblissait la fortune, confiait à l'avenir les plus vastes espérances, lorsque l'Océan, à l'éternelle douleur des habitants de Saint-Jean-de-Luz, dans un jour de fureur, franchit les limites que Dieu semblait lui avoir fixées, brisa les rochers qui défendaient l'entrée du port, et s'élançant au delà de la plage, assaillit la ville. C'était vers 1675. Depuis cette date néfaste, les attaques des flots envahissants ont redoublé d'année en année ; la barre de la Nivelle, rivière qui débouche en cet endroit dans la mer, a été bouleversée et la ville minée. Les vagues ont englouti l'une après l'autre toutes les barrières dressées contre elles d'après les inspirations de Vauban ; elles ont même défié le génie de Napoléon, qui, en un jour de noble ambition, résolut de les enchaîner. Une seule barque de pêche flotte dans ce port, où se pressaient jadis jusqu'à quarante-vingts navires. La malheureuse ville, dépeuplée, ruinée, évoquant ses souvenirs comme des rêves dans la tristesse solennelle de ses rues silencieuses, en est réduite à demander sa renaissance à des bains de mer dont un

charmant paysage et le renom de Biarritz font présager le succès (1). Bayonne a recueilli son héritage maritime, et l'entretient dans des proportions modestes qui ne rappellent que de loin la splendeur des temps passés. C'est que la baleine et la morue étaient tout pour Saint-Jean-de-Luz. La baleine n'est plus rien pour Bayonne, et la morue n'y est qu'un accessoire. Elle est moins encore pour Bordeaux, qui compte à peine cinq ou six navires terre-neuviens.

Le goût des Basques pour la mer et la pêche a résisté à cette épreuve. C'est dans les trente communes du pays de Labourd et quelques cantons de la Biscaye espagnole que les armateurs de Bayonne et de Bordeaux, quelquefois même des ports plus éloignés, recrutent leurs matelots, qui se montrent dignes de l'antique réputation de leur race, malgré quelques signes de déchéance dont on accuse le croisement avec les populations limitrophes, moins bien douées. Les basques sont entrepreneurs et intrépides, d'une adresse et d'une agilité proverbiales, sobres, subordonnés comme des gens pour qui la discipline est une vieille tradition. Toutefois leur tempérament méridional, qui brille par un vif entrain, ne résiste pas avec la même énergie au découragement.

(1) L'histoire de cette décadence d'une ville jadis riche et prospère se lit avec intérêt dans le livre de M. Léonce Goyetche, intitulé *Saint-Jean-de-Luz, historique et pittoresque*, Bayonne, 1856.

Les Bretons suivirent de près à Terre-Neuve les Basques, dont ils furent les émules, les associés, et devinrent quelquefois les parents par alliance. Dans leurs ports, que la mer a respectés, les armements ont pu se continuer depuis trois siècles sans autre cause d'interruption que la guerre. Aussi notre époque trouve-t-elle les Bretons fidèles à leur antique industrie. Dans les cinq départements formés de la Bretagne, la grande pêche est pour une douzaine de ports une branche considérable, quelquefois la plus importante, de spéculation et de fortune : aux premiers rangs se placent Saint-Malo et son voisin Saint-Servan, Saint-Brieuc, Paimpol, Binic. D'une activité résolue, quoique réservée et grave, excellents pêcheurs quand ils sont sobres, très-soumis dans leur service, de sang-froid dans le danger, les Bretons sont toujours un type de bons marins, et ne permettent pas d'oublier que Louis XIV avait prescrit que le vaisseau-amiral de ses flottes fut exclusivement monté par des Malouins. C'est un enfant de Saint-Malo, Jacques Cartier, qui le premier pénétra dans le fleuve Saint-Laurent, et sa mémoire recevait, il y a quelques années, dans sa ville natale, un solennel hommage de ses compatriotes. Les noms de beaucoup de caps, de baies et d'îlots, sur les côtes de Terre-Neuve, témoignent des explorations des navigateurs bretons.

(La suite au prochain n°.



DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

On s'est adressé au ministère de la marine, pour obtenir des renseignements sur un sieur Yves L'Hospitalier, originaire d'Etables (Côtes-du-Nord) qui, en 1860, habitait la colonie et dont la famille n'aurait pas reçu de nouvelles depuis cette époque.

Les personnes qui seraient instruites de sont sort sont priées de vouloir bien le faire connaître à M. le Commissaire de police de Saint-Pierre.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, est rentrée à Saint-Pierre, par suite d'avaries, le 8 de ce mois.

Le public sera ultérieurement informé du jour de son départ qui aura lieu aussitôt que ses réparations seront terminées.

Il est fait à la poste un paquet supplémentaire pour l'Europe et l'Amérique.

| DÉSIGNATION des PRODUITS EXPORTÉS. | PENDANT le mois de janvier. | TOTAL au 1er janv. 1868. | DIMINUTION ANTÉRIEURE MENT. | |
|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|
| | | | DIMINUTION en 1867. | " |
| Morue sèche | 607,410k. | 565,042k. | 34,368k. | " |
| | | | | |
| Vu : L'Ordonnateur, A. LECHIOS. | | | | |

Le préposé des Douanes,
J. LARUE,

DOUANES.

ÉTAT de la quantité de Morues exportées de Saint-Pierre, pendant le mois de janvier 1868, établi par comparaison avec la même période de 1867.

AVIS AUX CRÉANCIERS DE L'ETAT.

Clôture de l'exercice 1867.

La clôture de l'exercice 1867, aura lieu, dans la colonie, aux époques ci-après de l'année 1868 :

SERVICE MARINE.

Le 20 février, pour le dépôt et la liquidation des pièces ;

Le 29 suivant pour le paiement.

SERVICE COLONIAL.

Le 20 mars pour la liquidation et l'ordonnancement ;

Le 31 suivant pour le paiement.

Ainsi toute créance de l'Etat dont les titres n'auront pas été présentés aux détails administratifs, pour qu'elle soit liquidée et ordonnancée le 20 février ou le 20 mars, ou qui ayant été liquidée et ordonnancée n'aurait pas été présentée au Trésor pour être payée, le 29 février ou le 31 mars, suivant qu'elle appartiendra au service marine ou au service colonial tombera dans les créances dites d'exercices clos lesquelles ne peuvent être acquittées dans la colonie qu'après avoir été ordonnancées directement par le ministre.

PARTIE NON OFFICIELLE

FAITS DIVERS.

Nos lecteurs, sans doute désagréablement surpris samedi dernier par l'arrivée inattendue de la goëlette postale *Stella-Maris*, ne liront pas sans intérêt le récit des événements de mer qui ont forcé ce bâtiment à regagner le port de Saint-Pierre, sans avoir pu poursuivre sa destination :

« Parti, comme on le sait, le 3 février au matin, avec une jolie brise de l'E.-N.-E., le capitaine Gauthier, connaissant la présence de nombreuses glaces sur le chemin direct de Saint-Pierre à Halifax, dirigea sa route au sortir des passes de façon à contourner la banquise par le nord. Jusque-là, si les vents continuaient à se maintenir dans cette direction favorable, on pouvait espérer que la *Stella-Maris*, animée d'une belle vitesse allait accomplir, malgré les obstacles semés sur sa route une autre de ses heureuses et rapides traversées ; mais vers 4 heures du soir les vents tournant au nord, compromettaient cette perspective et forçaient le capitaine à prendre la bordée du large, afin de ne pas s'engager dans la banquise pendant le cours de la nuit qui approchait. Le froid fut tellement intense que le lendemain matin le pont avant de la goëlette était couvert par une couche de glace de trois pieds d'épaisseur.

» La brise était fraîche, mais maniable, et le capitaine Gauthier se détermina à laisser porter pour donner dans la banquise espérant sans doute la dépasser pendant la journée, et se placer ainsi en bonne position pour gagner Halifax.

» Le 5, on n'apercevait que glaces tout autour de l'horizon de la goëlette, la route continuellement déviée par l'obligation d'éviter leurs chocs devenait peu avantageuse ; en continuant dans cette direction on s'exposait à prolonger son séjour dans cette zone plus étendue que de coutume à pareille époque ; la goëlette changea donc d'amures et gouverna pour faire le tour de l'île des Sables par le sud. Par cette route elle se trouva le 6 au matin sur l'extrémité orientale du Bancereau, en bonne position pour atteindre Halifax rapidement si les vents avaient continué à souffler du N.-O. ; mais la *Stella-Maris* devait cette fois être abandonnée de sa bonne fortune habituelle, les vents passèrent au S.-S.-E. grand frais et la placèrent de nouveau aux prises avec la banquise alors placée sous le vent à elle. Bientôt la tempête du S.-E. se déchaîna si furieuse qu'à 6 heures du soir il ne fut plus possible de garder un lambeau de toile au vent, et force fut de prendre la cape vers le large. La situation devint alors très-critique ; appuyée par son flanc de bâbord sur les glaces, la goëlette se trouvait à chaque instant heurtée violemment par ces blocs que soulevait une mer démontée, la lame entraînant avec elle des glaçons flottants les précipitait sur son pont d'une hauteur de 15 ou 20 pieds, menaçant ainsi la vie des hommes qui se seraient trouvés sur son passage. Hâtons-nous d'annoncer qu'aucun accident de ce genre n'a été à déplorer.

» Craignant à chaque instant de voir le flanc de sa goëlette défoncé par ces chocs réitérés, le capitaine Gauthier prit la résolution d'abandonner cette allure dangereuse pour fuir devant le temps en traversant de nouveau la banquise. « Plutôt que de succomber sous les atteintes trop fréquentes de cet ennemi qui menace notre travers, allons vers lui directement ; essayons sur lui les solides murailles de notre goëlette, et au bout de quelque temps de cette lutte courageuse, sans doute réussirons-nous à dépasser la zone où il exerce ses rigueurs ; périsse la *Stella-Maris*, au milieu du champ de bataille, plutôt que sur ses limites dangereuses ! » Tel fut le langage intérieur qui inspira au capitaine Gauthier cette résolution hardie, qui devait préserver sa goëlette d'un danger imminent.

» Avec beaucoup de peine on parvint à risquer au vent un petit coin de foc pour faire arriver le navire ; les cordes et les voiles étaient tellement raidis par les glaces qu'il fallait les frapper à coups de masses pour

pouvoir en disposer. Cette manœuvre toujours hasardeuse pour un bâtiment de cette force réussit cependant, et la *Stella-Maris* s'avanza animée d'une vitesse de 10 à 11 nœuds, au milieu de la banquise qui la heurtait de tous côtés. On se figure quelle nuit d'émotions anxieuses fut celle du 6 février pour l'équipage entier de la goëlette. La tempête se déchainait de plus en plus violente ; à chaque instant les blocs de glace en heurtant ses murailles et son avant, lui imprimaient des secousses si brusques et si fortes que les hommes étaient renversés la face sur le pont. Cependant les murailles de la *Stella-Maris* résistaient à ces atteintes ; elle ne faisait que fort peu d'eau. Jusqu'à qu'elle limite atteindrait cette résistance ?

» Les vents se calmèrent au jour ; les glaces devinrent moins fréquentes sur sa route, et en visitant les murailles de son navire à l'extérieur le capitaine Gauthier s'aperçut que l'étrave était emportée jusqu'au bordage. Dans une pareille situation il ne put avoir d'autre pensée que de regagner au plus vite le mouillage de Saint-Pierre, qu'il atteignit heureusement le 8 au matin.

» En présence de cet événement de mer qui retarde considérablement l'arrivée de notre courrier en Europe, et en se reportant aux dures impressions de toute espèce qui ont dû assailler les hommes de ce courageux équipage, on se demande si la *Stella-Maris* est bien suffisante pour faire face à un service qui exige une parfaite régularité en même temps qu'une grande sûreté de navigation. Chacun se prend à envisager l'espoir que la colonie de Saint-Pierre sera pourvue avant peu d'un bâtiment à vapeur, auquel notre commerce pourra livrer avec plus de confiance ses relations d'affaires : ce sera là un élément puissant pour secouder l'essor de prospérité vers lequel il a dirigé jusqu'à ce jour d'heureux efforts. »

VARIÉTÉS.

LES ETATS SCANDINAVES.

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

LA PÊCHE DE LA MORUE EN NORVÈGE

Par Jules NOUGARET.

(Suite).

La végétation des Lofoden est d'une pauvreté navrante ; c'est à peine si, sur quelques îles les plus méridionales, pousse un semblant de pâturage. En revanche, on y trouve des bancs poissonneux inépuisables, les différentes espèces de gadus (*gadus morrhua*, Linné) y abondent ; aussi c'est à la mer que les vingt mille habitants qui peuplent ces îles ingrates demandent leur substance. Dès le point du jour, sans attendre que la mer soit calme, car il attendrait en vain, l'habitant des Lofoden prend ses lignes, il embrasse sa femme, ses enfants et fait sa prière, la courte prière du matelot : « Mon Dieu, ma barque est bien petite et la mer est bien grande, mais vous êtes plus grand que tout. » Puis il entre dans son bateau et gagne les bancs de morue. Aussi le voyageur qui descend sur une de ces îles n'y trouve-t-il que des jeunes enfants et des femmes. S'il demande à l'une d'elles : Où est ton mari ? Elle répond en montrant la mer, sur laquelle on ne voit que de l'écumé : « Il est là bas, il rentrera cette nuit. » Et tout cela avec une entière conviction. Elle l'a vu partir tous les matins, elle l'a vu rentrer tous les soirs ; mais viendra une nuit où l'attendra en vain cette voix connue qui l'appelle pour vider le bateau et serrer la récolte de la journée : les



cimetières des Lofoden ne renferment que des femmes et des petits enfants !

Les habitants des Lofoden ne sont pas seuls à exploiter les bancs qui les avoisinent ; tous les habitants du Nordland prennent part à cette pêche, qui constitue une des grandes pêches organisées de la Norvège.

La grande pêche des Lofoden commence ordinairement à la fin de décembre ou au commencement de janvier. Les Norvégiens, qui ont passé leurs longues nuits d'hiver à préparer leurs filets, sortent de leur engourdissement pour célébrer les grandes fêtes de Jul (Noël). C'est la fête du solstice d'hiver. Les enfants de Thor la célébraient pour remercier le maître du Walhalla de leur avoir rendu le soleil, qui semblait les quitter pour toujours. Elles durent huit jours passés en festins et en libations, et pendant ce temps tout travail est laissé de côté. Dans les villes, les magasins sont fermés ; il faut faire dès la veille ses provisions de toute sorte, sous peine de se priver de tout.

Aussitôt que la fête est terminée, il faut entrer dans ces pauvres cabanes de la côte du Nordland, que nous avons vues si silencieuses, si calme, pour se faire une idée de l'activité, de l'énergie qui anime ces populations. Tout le monde apprête le départ pour la pêche. Les femmes raccommodent les effets de leurs maris, préparent les vivres : pain d'avoine ou de seigle, fromage, beurre, viande salée ; les hommes réparent le bateau, installent les lignes et les filets, il y a de la besogne pour tous. Quand les préparatifs sont terminés, on met le bateau à la mer ; puis, dès que souffle un vent favorable, on hisse la voile, et la flottille se dirige vers les Lofoden.

Les bateaux de Nordland, qui font la pêche des Lofoden sont construits en planches de sapin très-minces placées à clains et maintenues par une forte quille qui dépasse le plat-bord d'un pied à l'avant et à l'arrière. Ils ont une longueur d'environ 40 pieds sur 9 de large. Ils ne portent qu'une voile carrée munie de bagues de cargue placées à un pied de distance sur les ralingues de chute. Ces bagues servent à retrousser la voile au moyen de cargues de bouline ou à la maintenir dans une orientation voulue au moyen de faux bras. Une telle voiture est très-commode pour aller vent arrière, mais elle permet difficilement de louvoyer ; aussi chacun de ces bateaux muni de dix avirons, et quand le vent n'est pas propice ou quand la mer est trop difficile, le pêcheur nordlandais amène sa voile et a recours à ce dernier moyen, qu'il emploie, du reste, avec une incroyable habileté. Ces bateaux ne sont pas pontés ; mais leur construction spéciale et leur légèreté, qui n'offre aucune résistance à la lame, leur permettent de tenir tête à la mer la plus démontée.

L'équipage de chaque bateau de pêche se compose ordinairement de cinq hommes, plus un mousse. Les pêcheurs eux-mêmes se choisissent un chef dans le nombre. Le choix

tombe toujours sur celui qui réunit les plus grandes conditions d'habileté, d'énergie et de vigueur. Rarement on prendra un homme qui ait dépassé quarante-cinq ans ; mais, une fois que ce chef est nommé, ils lui obéissent sans murmurer : ils savent que leur vie dépend de cette obéissance.

Arrivés aux Lofoden, les pêcheurs se rendent ordinairement dans le Westfiord, qui présente un nombre infini de ports naturels où ils sont parfaitement abrités et déposent leurs vivres, leurs engins dans une cabane qui doit être leur unique abri pendant tout le temps de la compagnie. Ces cabanes sont des parallélogrammes en planches de sapin brutes recouvertes en tourbe. Si nous pénétrons dans l'intérieur, nous voyons que le bâtiment est coupé en deux compartiments par une cloison. Le premier sert de magasin ; on y dépose les filets, les voiles de recharge, les vivres et enfin les barils destinés à recevoir les roges (1) et les foies. La seconde sert de dortoir aux pêcheurs. Le nombre d'hommes qui s'y entassent, et qui dépasse toutes proportions, les émanations de détritus de pêche et des vêtements mouillés que les pêcheurs suspendent tous les soirs pour les sécher, mettent cette habitation dans de triste condition d'hygiène. Mais le pêcheur s'en contente ; il a un toit sur sa tête, et il s'estime très-heureux surtout quand il jette ses yeux sur ceux de ses collègues qui, n'ayant pu trouver place dans une cabane, sont obligés de camper au milieu de la neige, sous une tente ouverte à tous les vents, qu'ils se sont faite avec leurs voiles de recharge.

La nourriture de ces hommes est frugale, mais très-saine. Le matin, avant d'aller à la mer, ils prennent du café préparé par le mousse ; au dîner, ils mangent de la viande salée et du pain. Quant au souper il se compose de têtes ou de foies de morues, dont ils font une espèce de bouillie en la mélangeant avec du pain d'avoine.

Dès qu'ils sont installés, les pêcheurs se mettent à l'œuvre.

Le banc le plus important se trouve entre le petit groupe de Roest, qui termine la pointe sud de l'archipel et le canal de Røft ; il comprend par conséquent un espace de 100 kilomètres sur un fond qui varie de 40 à 60 brasses. Déjà, vers le milieu de décembre, les habitants des Lofoden se sont assurés avec des scalandres (lignes de fond) si le poisson est arrivé dans ces parages, et la capture du premier poisson est le signal du commencement de la pêche. Mais ce n'est que vingt ou vingt-cinq jours après qu'elle s'est montrée sur les côtes que la morue s'engage par bande dans le Westfiord en passant entre Moos-Kenæ et Weroe ou entre Weroe et le groupe de Roest.

La pêche de la morue aux Lofoden se fait de trois manières : avec la ligne à plomb, la ligne à fond et le filet.

(A Continuer).

(1) On désigne sous le nom de roges le frai des gadus.

AVIS AUX NAVIGATEURS.

Océan Atlantique Nord, Feu de l'île Tybee.

Le Gouvernement des États-Unis fait connaître que le 1^{er} octobre 1867, on a retabli le feu de l'île Tybee, situé au côté Sud de l'entrée de la rivière Savannah, Géorgie.

Le feu est fixe blanc, élevé de 45 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 22 milles.

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

La tour est en briques, octogone, peinte en blanc, avec une lanterne noire, et elle est placée sur l'extrémité N. E. de l'île Tybee par 33° 1' 20" N., 83° 10' 40" O.

Balise Tybee.

On a placé en outre une balise éclairée à 792 mètres du phare, laquelle, tenue en alignement par ce dernier, sert à franchir la barre qui est à l'entrée de la rivière Savannah.

Le feu est fixe blanc, produit par un appareil lentillaire du quatrième ordre.

La tour est en bois, peinte en blanc ; sa partie inférieure, est une charpente à jour, le haut est fermé et la lanterne est noire.

Position : 32° 1' 17" N., 83° 10' 15" N.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

4 février. -- Leguicher, Marie-Pauline-Olivier.
8 février. -- Rainfroy, Sophronie-Adelaïde.

DÉCÈS.

4 février. -- Leguicher, Joseph-Emile, 18 mois.
11 février. -- Pichon, Julie, 1 ans

Mouvements du Port

BATIMENTS DU COMMERCE.

ENTRÉES

11 février. -- Goël. amér. William-Smith, cap. Sadnay-Smith, ven. de la baie de Fortune, ch. de harengs ; -- William-a-Pew, cap. Hartz, ven. de la baie de Fortune, ch. de harengs.

SORTIES

5 février. -- Goël. angl. Patrice, cap. Denis Rian, all. à la baie de Plaisance, ch. de froment avarié. -- goël angl. Adèle, cap. Mac Vane, all. à la baie de Plaisance, sur lest.

6 février. -- Goël. angl. Star-Lighth, cap. Delons, all. à l'île du Prince-Edouard, sur lest.

8 février. -- Br. fr. Georges-Auguste, cap. Lambert, all. à la Martinique, avec 140,321 kilog. de morues sèches, pour compte de MM. Riotteau et fils.

Br. fr. Courrier-de-Terre-Neuve, cap. Blouet, all. à la Guadeloupe, avec 116,736 kilog. de morues sèches, pour compte de divers.

La goël. postale Stella-Maris, patron Gautier, rentrée en relâche, par suite d'avarie.

BATIMENT DE L'ÉTAT.

SORTIE

10 février. -- Goël. fr. Lizzy, patron Bataille, all. à Langlade.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 1^{er} au 9 Février 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 | 764 | 767 | -4 5 | -6 0 | -4 5 | -9 8 | 0.-N.-O. | Bonne brise. | Très-nuageux. | |
| 2 | 766 | 763 | -1 5 | 0 0 | 0 0 | -5 0 | O. | Idem. | Nuageux. | |
| 3 | 750 | 749 | -2 0 | -9 0 | -2 0 | -20 0 | E.-N.-O. | Forte brise. | Entièrement couvert. | |
| 4 | 766 | 767 | -14 0 | -8 0 | -6 5 | -49 0 | N.-O.-O. | Jolie brise. | Très-nuageux. | |
| 5 | 763 | 766 | -11 0 | -11 3 | -9 0 | -15 0 | N.-O.-N. | Idem. | Idem. | |
| 6 | 768 | 758 | -4 2 | -4 0 | -4 0 | -9 8 | S.-E. | Idem. | Entièrement couvert. | |
| 7 | 743 | 746 | -5 0 | -5 5 | -5 0 | -15 0 | O. | Idem. | Très-nuageux. | |
| 8 | 754 | 760 | -11 8 | -12 0 | -11 0 | -15 0 | N.-O. | Bonne brise. | Idem. | Verglas à 9 heures du soir. |
| 9 | 771 | 769 | -5 0 | -3 0 | -2 5 | -8 5 | O. | Jolie brise. | Idem. | |