

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 12.

JEUDI 19 MARS 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

PARTIE OFFICIELLE

Par dépêche ministérielle en date du 24 janvier 1868 (Direction des colonies: 4^e bureau), avis est donné qu'une prolongation de congé de trois mois, qui expirera le 14 avril prochain, a été accordée à M. Nielly (Charles) médecin principal de la marine, chef du service de santé de la colonie.

Après épreuves subies devant la commission d'examen pour le pilotage, le sieur Basset (Louis), a été nommé le 16 mars courant, pilote aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

SERVICE DES HOPITAUX.

L'administration de l'hôpital maritime croit devoir rappeler à MM. les armateurs et capitaines que, aux termes des règlements, les marins du commerce, pour être admis à l'hôpital, doivent être munis d'une demande d'admission signée par le capitaine ou la maison qui s'engage au remboursement des frais de traitement.

Elle appelle l'attention de MM. les capitaines et armateurs sur cette règle dont l'observation a entraîné quelquefois, dans les réclamations en remboursement, des erreurs qu'il importe d'éviter, et aura, à l'avenir, pour conséquence certaine, de retarder l'admission des malades à l'hôpital.

AVIS AUX CRÉANCIERS DE L'ÉTAT.

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'ordonnement ;

Le 31 suivant pour le paiement.

Ainsi toute créance de l'État dont les titres n'auront pas été présentés aux détails administratifs, pour qu'elle soit liquidée et ordonnée le 20 février ou le 20 mars, ou qui ayant été liquidée et ordonnée 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 ordonnées directement par le ministre.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

On demande des renseignements sur le sort d'un nommé Lucas (Pierre-Célestin), cafetier, né à Valmon, (Seine-Inférieure), le 8 juillet 1823, et dont la famille n'a pas eu de nouvelles depuis 1850.

Les personnes qui seraient en mesure de donner des informations à son sujet sont priées de vouloir bien les faire connaître à M. le Procureur Impérial.

Les personnes ayant entre les mains des livres appartenant à la Bibliothèque de la colonie sont priées de les remettre ou de les déclarer au secrétariat du Commandant.

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 18 mars, à 9 heures du matin.

PARTIE NON OFFICIELLE

Dimanche dernier, à l'issue de la messe, le Commandant de la colonie, entouré des principaux fonctionnaires, a délivré les témoignages de satisfaction et les diplômes des médailles d'honneur que S. E. le Ministre de la marine et des colonies a bien voulu accorder aux officiers, fonctionnaires, employés et habitants de Saint-Pierre, qui se sont le plus distingués dans l'incendie du 16 septembre 1867 :

Messieurs, a dit le Commandant, en faisant connaître à l'Amiral Ministre de la marine l'énergique empressement que toute la population de Saint-Pierre a déployé dans l'incendie du 16 septembre, j'ai dû appeler plus particulièrement la bienveillance de Son Excellence, sur ceux qui m'ont été désignés comme s'étant distingués entre tous, et j'ai été assez heureux pour voir accueillir favorablement toutes mes propositions.

FEUILLETON.

LES PÊCHERIES DE TERRE-NEUVE ⁽¹⁾

SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

§ 4. — RÔLE COMMERCIAL ET ÉCONOMIQUE DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON. — LES PRIMES.

Au sein de ce mouvement d'hommes et de choses, il est aisé de constater le rôle propre de la petite colonie française. Saint-Pierre est le point d'appui de toutes les expéditions au Grand-Banc, qui viennent s'y approvisionner d'appât, renouveler leurs vivres et agrès, réparer leurs avaries : elles y déposent le produit des deux premières pêches, qui sont préparées et desséchées par les femmes et les enfants des familles sédentaires.

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

Voir les numéros 5, 6, 7, 8, 10 et 11 de la FEUILLE OFFICIELLE.

C'est encore à Saint-Pierre qu'emmagasinent leurs récoltes les navires qui fréquentent Terre-Neuve, et à qui tout établissement sédentaire sur l'île est interdit. De là partent des expéditions directes, pendant huit ou neuf mois de l'année, pour les colonies françaises et les divers marchés américains. Saint-Pierre devient ainsi le nécessaire complément de tout le système des pêches.

Ses côtes, dont le relevé hydrographique occupa la jeunesse de Cook, présentent à l'est une rade et un port favorables à cette fonction d'auxiliaire. La rade, couverte contre la houle du large par l'îlot aux Chiens est parfaitement sûre d'avril en décembre; elle peut contenir deux cents bâtiments. Dans le port ou BARACHOIS, cent cinquante navires moyens du commerce tiennent à leur aise. Plus de cinquante, tirant jusqu'à 4 mètres d'eau, y mouilleraient avec sécurité pendant l'année entière après avoir pu y entrer pendant neuf mois. Dans ce double abri, il n'est pas rare de voir, au fort de l'été, trois cents navires pressés bord à bord. Un tel établissement, le seul qui reste à la France dans les eaux de l'océan Atlantique septentrional, a certes un grand prix pour une puissance maritime qui doit posséder, sur tous les points du globe, des stations de refuge, de réparation et de ravitaillement, et en même temps de surveillance politique et d'observations scientifiques. Cette dernière mission est dévolue à une divi-

sion navale, composée de trois ou quatre bateaux à vapeur, qui se rend tous les ans dans ces parages pour y faire la police de la navigation, protéger et secourir les pêcheurs, assurer l'exécution des règlements, prévenir les conflits avec les voisins et rivaux. C'est à Saint-Pierre qu'est le rendez-vous de la petite escale au départ et au retour; c'est aussi le centre de l'administration maritime. La salubrité du climat donne même à ce séjour un prix particulier pour la division des Antilles, qui vient y chercher un refuge contre les fièvres tropicales. Innovation de ces dernières années, cette migration périodique deviendra une coutume régulière aussi profitable aux équipages qu'à la colonie qui lui doit la construction de belles routes. L'accès rendu facile de l'intérieur du pays a suscité des demandes de concessions qui annoncent quelques exceptions locales à la stérilité générale du sol.

La pêche de la morue a reconquis dans une certaine mesure le rang qui lui appartient dans le commerce et la navigation de la France. Elle emploie annuellement de 5 à 600 navires (sans compter les armements locaux) (1), jaugeant de 70 à 80,000 tonneaux.

(1) On n'armait autrefois à Saint-Pierre et Miquelon que des warrys, pirogues et canots, montés par deux ou trois hommes et qui se livraient à la pêche sur les fonds qui entourent les îles. Cette industrie désignée sous le nom de petite pêche existe toujours et a la même importance (sinon plus) qu'autrefois;

est avec une vive satisfaction que je vous remets ces distinctions qui récompensent le courage et le dévouement dont vous avez fait preuve dans le grand sinistre qu'elles rappellent.

J'ai le ferme espoir que les mesures prises par l'administration pour la reconstruction de la ville, en pierres ou en briques, préviendront le retour de désastres tel que celui du 16 septembre et, je sais aujourd'hui, que si dans toutes les circonstances qui réclament de l'intrepidité et du dévouement, je puis compter sur vos concitoyens, je puis, surtout, compter sur vous.

Quelques mots sur l'hiver 1867-1868. (SUITE).

En voyant le mois de décembre si rigoureux, et par le froid, et par la neige, nous pouvions espérer que celui de janvier nous donnerait quelques jours plus beaux.

Il n'en a rien été, comme nous allons le voir :

Loin de diminuer, le froid n'a fait qu'augmenter; le thermomètre ne s'est pas élevé à plus de 2° 0 au-dessus de zéro. Il y a eu faux dégel deux jours seulement.

La température minimum a été de moins 18° 5; nous n'avons observé qu'une seule fois, il est vrai, cette basse température, mais nous avons noté 19 minimum remarquables, dont deux à moins 17° 0, quatre à moins 15° 0 et treize au-dessous de moins 10° 0.

La température moyenne du mois ne nous a pas donné plus de moins 5° 6. Ce sont encore les vents de N.-O. qui ont régné le plus souvent, et toujours avec bonne brise.

La neige ne nous a pas fait défaut, non plus : nous avons eu douze jours où cette neige n'a pas cessé de tomber toute la journée, et entr'autres le 11, avec de forts vents de N.-O. et le 22, avec de très-forts vents de N.-E. Ces deux jours ont été de véritables jours de poudrin, et chacun doit penser combien il est difficile de marcher quand on est aveuglé par cette poussière fine qui vous fouette fortement le visage. A plusieurs reprises, notre barachois a été rempli de crémies.

Le mois de janvier 1867, qui a été le plus mauvais de l'hiver dernier, est loin d'égaler celui de 1868. Quoiqu'il y ait eu de nombreux jours de neige, nous n'en avons compté que deux où il en est tombé toute la journée; et nous n'avons observé qu'une seule fois le véritable poudrin et quelques heures seulement. Il y a eu, à cette époque, huit jours où la température s'est élevée au-dessus de 0° 0; le maximum a été de plus 3° 0; le minimum, moins 18° 0, n'a une différence que peu sensible avec celui du mois correspondant de 1868, mais aussi n'y a-t-il eu que deux autres minimum au-dessous de moins 10° 0.

La température moyenne du mois a été de moins 3° 0; donc abaissement moyen de température en janvier 1868, 2° 6. Nous le voyons encore, cet abaissement et assez considérable; car, habituellement, on ne constate guère plus de 1° 0 de différence entre les moyennes de deux mêmes mois, de deux hivers différents.

(A continuer).

Nous publions ci-après la relation du voyage du *Thistle* annoncée dans notre dernier numéro; nous la devons à l'obligeance de l'un des passagers de ce navire :

Voyage de la goëlette *Thistle*, d'Halifax.

Nous sommes partis d'Halifax, le dimanche 23 février, à deux heures de l'après-midi, avec une brise de N-N-O., deux ris dans la grande voile, en prévision de la difficulté que nous pourrions avoir à en prendre, dans le cas où les voiles viendraient à geler et étant assez faibles d'équipage n'ayant que le capitaine, trois hommes et le cuisinier, qui, à bord des navires anglais ne s'occupe absolument que de la cuisine. Nous nous trouvions en travers de l'île du Diable, à trois heures et faisions route à l'E. du compas étant à 9 milles de terre. A huit heures nous entrions dans les glaces, et, comme elles n'étaient pas assez épaisses pour nous empêcher de faire route, nous continuions avec confiance, croyant d'après le rapport du *Merlin*, de Saint-Jean, qui était arrivé le matin de notre départ et qui nous avait dit ne pas avoir vu de glaces, que ce que nous trouvions alors n'était que l'extrémité d'une banquise, et que nous en trouverions facilement la fin. A minuit, nous avions englé 54 milles à l'E-S-E. du compas. Le 24, à deux heures du matin, nous nous trouvions dans des glaces tellement épaisses, qu'elles nous faisaient craindre de ne pouvoir continuer notre route, ce qui en effet arriva, après avoir couru 13 milles à l'E. quart S-E., nous ne pouvions plus avancer. A 5 heures du matin, après avoir cassé la glace devant le navire au moyen de haches et de coups de pied, nous avons pu faire voile et, à midi, nous avions fait 32 milles à l'E. quart S-E. du compas.

Longitude estimée 61° 10' méridien de Greenwich. Latitude observée 44° 30'.

Route parcourue : 99 milles au S. quart S-E. du compas.

Le 24, à 3 heures du soir, ayant fait huit milles, toujours dans la même direction, nous avons rencontré des glaces tellement épaisses, que tous nos efforts pour les casser ou même les écarter un peu afin de faire un passage au navire ayant été infructueux, nous avons amené les voiles étant entourés de glaces.

Longitude estimée le 25 à midi, 60° 56'.

Latitude observée 44° 18'.

Route parcourue 00° 00'.

Nous sommes restés dans cette position pendant toute la journée et, n'ayant rien à faire, les matelots se sont mis à casser les glaces qui formaient sur le navire une couverture d'environ 30 centimètres d'épaisseur. Pendant ce temps, le capitaine et un passager sont allés sur les glaces afin de reconnaître si partout elles étaient de la même épaisseur, ou bien, si simplement, il n'y avait qu'un petit bras de la banquise aussi fort que celui dans lequel nous nous trouvions; mais partout ils ont vu la même chose. Nous sommes restés dans cette position jusqu'au 27, à huit heures du matin, heure à laquelle nous sommes enfin sortis des glaces et avons fait, jusqu'à midi environ, 7 milles au S-S-E.

Latitude observée 44° 04'.

Longitude estimée 61° 07'.

La différence dans la longitude étant occasionnée par la dérive que nous avons fait avec les glaces. Le même jour, à 4 heures du soir nous avons aperçu l'île des Sables dans le S-E. quart S., à une distance estimée à 15 milles. Dans la soirée, il s'est élevé une grande brise de S-S-E., qui nous a forcé de prendre deux ris dans chaque voile, et, comme nous rencontrions des glaces de plus en plus épaisses, à 11 heures 1/2, nous avons mis à la cape dans un petit lac d'environ 2 milles de longueur sur un demi-mille de largeur. Pendant cette même nuit, la mer étant très-houleuse et phosphorescente, nous avons remarqué un phénomène extraordinaire : les étoiles qui se sont levées assez tard dans la nuit; elles nous apparaissaient à mesure que nous les voyions comme des feux de navire, à tel point qu'une fois nous avons laissé arriver, croyant par cela éviter un navire, qui n'était qu'une fiction. Tout en apercevant ces étoiles nous étions à la cape au vent d'une forte banquise, ce qui rendait la mer grosse. Pendant toute la nuit, le capitaine et son second se sont tenus dans les haubans afin de diriger le timonier; loffer pour une glace, laisser arriver pour une autre, étaient les seules paroles qui, se sont mêlées au bruit de la tempête.

Le 28 à midi : latitude observée 44° 46'.

Longitude 58° 14'.

Route parcourue 105 milles E.

Nous faisant alors à l'accord du Banquereau, dérive valant le N. A 6 heures du soir, après avoir fait 8 milles N., vent de S., grande brise, nous avons mis en cape, laissant comme toujours, juste assez de vitesse au navire pour éviter les glaces, et nous sommes restés dans cette position jusqu'à 4 heures du matin. Dix milles au N-E.

Le 29, étant toujours dans les mêmes glaces, nous n'avons presque pas fait de route.

Le 1^{er} mars, à 10 heures du matin, faisant voile au S-E., avec une grande brise, nous avons traversé une banquise sans aucune avarie, ce qui nous faisait espérer que nous serions aussi heureux pour les autres qui étaient devant nous. Le capitaine est alors monté tout à fait à la tête du mat afin de voir l'endroit où les glaces étaient le moins

La production totale est évaluée de 35 à 40 millions de kilogrammes, d'une valeur actuelle de 14 à 16 millions de francs. Le goût agréable de la chair de morue, fraîche et sèche, ses qualités nutritives, un bon marché dont n'approche aucune substance animale (de 40 à 50 centimes le kilogramme), lui ouvrent tous les débouchés, et la consommation n'est limitée que par les frais de transport. Nos armateurs abandonnent le nord de l'Europe aux pêcheurs écossais, hollandais et norvégiens, la Belgique aux pêcheurs d'Ostende, qui vont chercher fortune sur le Dogger-Bank et les îles Féroë, l'Amérique anglaise aux Canadiens et Terre-Neuviens; mais ils étendent leurs vues à la plupart des autres contrées

mais le décret du 20 juillet 1860, qui étend la prime d'armement accordée aux navires métropolitains, à ceux faits dans la colonie pour la grande pêche a modifié considérablement cet état de choses.

Les quelques chiffres ci-dessous donneront une idée de l'immense impulsion donnée aux armements locaux par ce décret. Il a été armé pour la pêche :

En 1860	629 embarcations	montées par	761 hommes.
1861	628	—	833 —
1862	641	—	1,404 —
1863	681	—	1,462 —
1864	692	—	1,492 —
1865	708	—	1,691 —
1866	755	—	2,208 —
1867	776	—	4,308 —

Dans ces chiffres sont compris les goëlettes locales armées à la grande pêche. En 1862, lors de l'application dans la colonie du décret précité, la colonie arma 89 goëlettes jaugeant 4,201 tonneaux et montées par 761 hommes; en 1867, il y a eu 159 goëlettes jaugeant 7,981 tonneaux et montées par 2,551 hommes.

que baignent l'océan Atlantique et la Méditerranée. Dans ces expéditions, la navigation au long cours et le grand cabotage trouvent un sérieux aliment. Après la France, leur meilleure clientèle d'acheteurs se trouve sur la Méditerranée, dans l'Italie, la Grèce, le Levant, l'Algérie. L'Espagne partage ses préférences entre l'Angleterre, la Norvège et la France : le système de ses droits de douanes lui fait trouver profit à envoyer des navires de transport charger aux lieux de pêche. Le Portugal, quoique entraîné dans le courant des intérêts anglais, ne nous échappe pas entièrement. Sur la côte occidentale d'Afrique, nos ports fournissent le Sénégal; dans la mer des Indes, l'île de la Réunion. En Amérique, nos colonies des Antilles et de la Guyane, où la morue est la base de la nourriture animale des noirs, en importent de France près de 4 millions de kilogrammes (1). Elle arrive sur le marché de Boston, grâce à des franchises douanières établies, dans ces derniers temps, entre Saint-Pierre et les États-Unis, qui comptent dans cette île une riche maison de commerce, et pénètre même sous le pavillon français dans le Chili.

Pour apprécier toute l'importance économique de ce seul poisson, il conviendrait de calculer ce que représentent de capitaux les denrées alimentaires pour la nourriture des équipages, les matériaux achetés et ou-

(1) Il s'en exporte chaque année de Saint-Pierre, à destination des Antilles, de la Réunion ou des États-Unis, des quantités formant une moyenne de neuf millions de kilogrammes.

vres pour la construction des navires, les agrès pour leur armement, et le sel, dont la consommation n'est pas moindre de 40 millions de kilogrammes. Par les mouvements de travaux, de salaires, de transactions qui se rattachent à la morue, par le débouché qu'elle offre aux vins et eaux-de-vie, par les retours dont elle facilite l'importation, elle entretient l'activité d'une partie notable du littoral français. En tout pays catholique, sans même parler du carême, la consommation de la morue est favorisée par le commandement de l'Eglise qui prescrit un régime maigre pendant deux jours de la semaine. C'est là un des rares exemples d'une influence exercée directement par les pratiques religieuses sur la production, et par contre-coup sur la politique elle-même. Ce rapport entre la loi d'abstinence et l'essor de la pêche, lié à l'essor de la marine, n'avait pas échappé à Colbert. Un enseigne de vaisseau, le chevalier de Vesle, dinant un jour à sa table pendant le carême, se plaignait de ce que le catholicisme imposait tant de jours d'abstinence de viande. Le ministre, se tournant vers le jeune homme, lui dit : « Monsieur de Vesle, votre observation paraîtrait moins déplacée dans la bouche d'un officier de terre; mais elle est inexorable dans celle d'un marin. Ne voyez-vous donc pas que la loi de l'Eglise sert merveilleusement l'Etat, et que sans les abstinences religieuses vous verriez tomber les pêcheries, séminaires naturels de vos matelots? »

(La suite au prochain numéro).

épaisses: d'après la direction qu'il donna, le timonier mit le cap. Comme nous étions à peu près à un demi-mille d'une forte banquise, le vent s'est élevé plus fort que jamais, ce pourquoi les voiles ont été amenées totalement et, malgré cela, nous y sommes entrés, la mer étant très-grosse, avec une vitesse de 6 nœuds. Nous y étions depuis environ trois minutes, quand deux énormes glaces nous ont barré le passage, et, tous nos efforts pour les éviter ayant été infructueux, nous avons enfoncé trois bordés de chêne d'une épaisseur de 2 pouces 1/4 anglais, à 5 centimètres de la flottaison.

Nous avons remis en travers sans toile aucune et tout le monde s'est porté sur les chaînes et tout ce qu'il y avait d'un certain poids à bord, afin de les mettre derrière et, par cela, donner le gîte au navire. Quand cela a été fait, deux hommes sont descendus après s'être fait passer une corde autour du corps, et ont couvert le trou avec un prélat, tandis que d'autres étaient dans le poste à démolir tout ce qui pouvait fournir des clous. N'en ayant pas un seul à bord; deux autres se sont mis à boucher le trou intérieurement avec de la toile, l'étope manquant complètement. La mer était si grosse et l'ouvrage extérieur si difficile et fatigant, que l'un des hommes qui était dehors à fixer des planches avec des clous qui étaient dans le navire depuis sa construction, a été tellement fatigué qu'il a été obligé de le reprendre à bord presque évanoui. A mesure que la nuit avançait, le danger devenait de plus en plus grand. Nous n'avions plus à nous occuper du trou seulement, mais aussi à écarter du navire les glaçons qui menaçaient de le démolir, et qui étaient poussés avec une vitesse assez grande par une foudre du N.-O.

Pendant 24 heures entières nous avons été dans cette position, et ce qui nous a sauvés est l'idée qu'a eue une personne d'amarrer le navire sur une grosse glace, annulant, par ce moyen, une grande partie de la vitesse. Cette idée nous rendit le travail un peu plus facile et nous nous ranimions tous à l'espoir de bientôt sortir de cette terrible passe, quand à trois heures du matin, il tombait une neige très-épaisse qui nous glaçait tous, cette amarre a cassé, et, par cela même, notre travail et notre fatigue ont augmenté. Tout le monde était tellement anxieux de ne pas voir une glace nous aborder, qu'armés de planches et d'avirons, nous sommes restés sur le pont pendant ces 24 heures sans rien boire ni manger. Enfin nous sommes sortis le 2, à neuf heures du matin, des plus grands dangers, et nous nous sommes de nouveau amarrés sous le vent de la banquise, afin de nous réparer le mieux possible; reclouer les planches, calfater extérieurement avec de l'étope faite avec du vieux filin et épontiller intérieurement. La journée a été belle et la mer assez calme pour nous permettre de mettre le canot à l'eau et travailler le long du bord de dedans du canot. L'espérance était revenue au cœur de tout le monde et nous espérions bien que c'était la seconde et aussi la dernière épreuve que nous devions avoir; mais le soir, vers sept heures et demie, nous avons essuyé un autre coup de vent du S-S-E., et pendant toute la journée du 2 au 3, nous avons tenu la cape sous la misaine avec deux ris, toujours prêts à nous défendre des glaces. Cette nuit de cape a été pire que celle qui avait précédé notre avarie; le temps était très-noir et il tombait un mélange de neige, de pluie, de grêle tellement froid, qu'un des hommes a eu les deux talons gelés. Vers deux heures du matin, nous avons aperçu le feu de Saint-Elme à la tête du grand mat, et la croyance, parmi les matelots anglais est que, jamais on ne le voit, que quand la tempête est arrivée à son apogée; cela a ranimé leur courage, et ils se sont mis à l'œuvre de plus belle. Le 3, nous avons enfin pu faire voile. Le vent étant passé par le O. et assez beau temps nous avons pu nous diriger vers le banc de Saint-Pierre, en faisant valoir la route au N.-E.

Le 3 à midi : latitude 45° 80'.

Longitude 56° 11'.

Distance de Saint-Pierre, 110 milles.

A une heure du matin, le 4 mars, pris la sonde sur le banc de Saint-Pierre: 46 brasses sur l'accore S.-O. Reviré de bord par rapport aux glaces; de six à dix heures, nous avons contourné la banquise et fait route au N. 1/4 N.-E.

Le 4, latitude: 45° 18'.

A huit heures du soir, retombés dans une banquise avec une grande brise de N.-E., qui ensuite est retournée à l'E. avec de la neige très-épaisse. Le lendemain 5, nous sommes restés enclavés dans les glaces et dans l'impossibilité de faire route jusqu'au 7, à quatre heures du matin, où nous avons mis à la voile en évitant les glaces les plus dangereuses, lorsqu'à dix heures du matin ce même jour, nous avons aperçu Saint-Pierre à l'E-N-E., à une distance de 24 milles et entouré de glaces. Nous nous sommes mis alors à casser la glace au-devant du navire et nous avons enfin pu arriver à Saint-Pierre, ce même jour, à huit heures du soir.

Tout le temps de la traversée les passagers ont eu à se louer de l'énergie du capitaine qui, quoiqu'ayant eu la langue presque tout à fait coupée par une des ancrs lorsqu'il était sur une glace le jour où nous avons défoncé, n'a pas failli une seule fois et s'est toujours montré courageux et intelligent. Ses hommes de leur côté ont suivi son exemple, et, malgré l'intempérie de la saison ils ont travaillé comme doivent le faire de bons matelots.

Au moment de finir, j'apprends que la cale est vide et que l'on aperçoit l'effet produit par une glace. Il y a un autre trou dont nous n'avions pas connaissance et les gournables de membres de tribord sont rentrés tout à fait dans la cale. Malgré toutes ces avaries, par un calcul fait pendant le dernier jour de la traversée, j'ai trouvé que nous ne faisons que 30 litres d'eau par heure.

UN PASSAGER.

Nous accueillons avec empressement les lignes suivantes :

A la mémoire de M. HELLOCO, ancien supérieur ecclésiastique des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Je n'ai cessé, le jour et la nuit, pendant ma vie mortelle, de parler à mon peuple : mes soins s'étendaient à chacune de mes ouailles. Dans l'excès de mon zèle, j'ai souvent mêlé mes larmes à mes conseils. Aujourd'hui que malgré la puissance de la mort, ma charité pour mon petit peuple, au lieu d'être éteinte, est devenue plus étroite, je plaide auprès de Dieu la cause de ses intérêts éternels, et je recommande à sa miséricorde le salut de son âme. (Acte 20).

Ces consolantes paroles, c'est notre digne et bien-aimé pasteur qui les fait entendre, c'est à nous tous, habitants de Saint-Pierre, qu'il les adresse de la profondeur de sa tombe froide et sombre où notre reconnaissance découvre son grand cœur. Recueillons-nous donc un instant pour payer à sa glorieuse mémoire, le tribut de reconnaissance que réclament ses longs et laborieux services au milieu de nous.

M. l'abbé Helloco dont nous déplorons si amèrement la perte, avait vraiment l'œil ouvert sur son troupeau la nuit et le jour; rien n'échappait à son zèle, à sa vigilance. Il n'était pas seulement la lumière qui éclaire, mais encore le sel qui préserve de toute corruption. L'odeur de ses vertus attirait tout à lui. Unissant l'exemple à la parole, il rendait aimable la vertu qu'il prêchait. Partageant avec son troupeau toutes ses misères et toutes ses douleurs, il pleurait avec ceux qui pleurent; sa charité était un asile toujours ouvert à la vertu malheureuse et à la faiblesse opprimée; il était l'appui de la veuve et le défenseur de l'orphelin...

Mais pourquoi rappeler ici des souvenirs qui vivront éternellement dans les cœurs des habitants de Saint-Pierre? Des paroles d'éloges deviennent superflues en face de nos larmes et de nos regrets.

En reconnaissant ses services et son dévouement sans bornes, reconnaissons aussi que c'est pour nous qu'il sacrifiait tous les instants de sa vie.

Nous les avons entendues, ces leçons salutaires qu'il nous donnait: leçons de sagesse, règles de conduite, rien n'a manqué à nos besoins; se faisant tout à tous, comme l'apôtre, il bégayait avec l'enfance les éléments de la doctrine; à la jeunesse il dictait les préceptes du sévère devoir, et cherchait à prémunir son innocence contre les dangers et la corruption du siècle; aux vieillards il rappelait et la nécessité du bon exemple et le détachement d'une vie qui touche à son terme. Que dire enfin? car durant sa vie mortelle il a tout prévu

et tout enseigné; et ce n'est que cédant devant de longues et cruelles souffrances qui rendaient désormais l'exercice de son ministère trop pénible, qu'il s'est déterminé à faire voile vers la mère-patrie, emportant avec lui nos regrets et nos vœux.

Un tel pasteur, heureux du bonheur de ses propres ouailles, pourra dans une sainte allégresse, s'applaudir, se glorifier de son ministère. Lui aussi peut dire avec saint Paul: « Les combats que j'ai livrés ont eu leur succès; la foi dont j'ai soigneusement gardé le dépôt sacré a porté ses fruits. » Consolant témoignage, dont la couronne de justice sera la plus belle récompense.

Puisqu'il est vrai que notre regretté M. Helloco a consommé sa vie dans l'œuvre de notre sanctification, et que sa charité pour nous, n'a pu être absorbée par les coups de la mort, ne brisons point par notre ingratitude, les liens sacrés qui nous unissent à lui. Ses bienfaits furent grands, immenses même: que notre reconnaissance soit sans bornes.

Enfants, offrez à son ombre plaintive le tribut de votre candeur et de votre innocence. Ses prières vous ont engendrés à la foi, que les vôtres l'aident à regagner le port.

Jeunes gens, conservez longtemps le souvenir de celui qui a rempli près de vous les fonctions d'ange gardien, de soutien, de sauveur.

Et vous, pères et mères de famille, rappelez-vous qu'il était associé à vos devoirs, à toute votre sollicitude.

Puisse cette cruelle mort n'être qu'un délai, qu'une séparation, qu'un saint rendez-vous où nous irons retrouver ce bon prêtre, notre père, notre ami!!!

NOTIONS SUR LES VENTS (1).

On désigne les vents, d'après leurs directions, en indiquant le point de l'horizon d'où ils viennent. Ainsi, on dit qu'un vent est de Nord-Ouest, lorsqu'il vient du Nord-Ouest et souffle vers le Sud-Est.

On peut distinguer aussi les vents, sous le rapport de leur force, par les noms suivants :

Petite brise, parcourant en 1 heure, de 3 à 5 milles.

Jolie brise, parcourant en 1 heure, de 3 à 6 milles.

Bonne brise, parcourant en 1 heure, de 3 à 15 milles.

Grande brise, ou forte brise, parcourant en 1 heure, 25 milles.

Grand vent, vent à canoyer, parcourant en 1 heure, de 30 à 45 milles.

Enfin, tempête, le vent parcourant de 50 à 60 milles à l'heure.

Explication de la formation des vents. —

Pour expliquer la formation des vents principaux qui soufflent sur le globe, nous rapporterons l'expérience suivante, due à B. Franklin, illustre savant des Etats-Unis (1706-1790).

Supposons deux chambres voisines, dont les températures soient différentes. Admettons, par exemple, qu'il fasse très-chaud dans l'une et froid dans l'autre. Si l'on établit la communication entre ces deux chambres, on sait, qu'après un certain temps, l'air chaud et l'air froid se seront mélangés, et que la température sera la même dans les deux pièces. Pour examiner comment se fait ce mélange de l'air chaud et de l'air froid, plaçons, à l'instant où l'on ouvre la porte de communication, entre les deux pièces, une bougie dans le passage sur le parquet, et une autre dans la partie supérieure près du plafond. Bientôt, on voit la flamme de la bougie inférieure se diriger vers la chambre chaude, poussée par un courant d'air venant de la chambre froide. Au contraire, la flamme de la bougie placée près du plafond se dirige vers la chambre froide, obéissant à un courant contraire. Ainsi, dans la partie inférieure de la pièce froide, l'air se trouve aspiré vers la chambre chaude, tandis que l'air de la cham-

(1) Extrait du *Manuel*, à l'usage des marins, par M. LABROSSZ, enseigne de vaisseau.



chambre chaude, en égard à sa légèreté, pénétre dans la pièce froide par la partie la plus élevée. Ce courant supérieur, est lui-même un véritable vent comme celui de la partie inférieure, avec cette différence qu'il est produit par insuflation ou impulsion.

Il résulte de cette expérience, qu'une simple différence entre les températures de deux contrées voisines, suffit pour causer un double courant d'air : l'un dirigé de la région froide vers la région chaude, à la surface du sol ; l'autre en sens contraire et dans la partie supérieure de l'atmosphère.

Vents par aspiration. — On appelle vent par aspiration, celui qui se propage dans les régions d'où il semble venir. Ainsi, un vent de Sud par aspiration souffle en Angleterre avant de souffler en France.

Vents par impulsion. — On appelle vent par impulsion, celui qui se propage dans les régions vers lesquelles il souffle. Ainsi, un vent de Nord par impulsion souffle en Angleterre avant de souffler en France.

Vents réguliers. — On appelle vents réguliers, ceux dont la direction ne change jamais, ou, du moins, ne change qu'à des époques régulières.

Vents alizés. — Les vents alizés sont des vents réguliers qui soufflent du N.-E., entre l'équateur et le parallèle de 30° N. et du S.-E. entre l'équateur et 30° S.

Calmes équatoriaux. — Les calmes équatoriaux sont des calmes situés dans les parages de l'équateur : leur largeur est d'environ 120 lieux ; ils séparent les alizés de N.-E. de ceux de S.-E.

Dans l'Atlantique, les calmes équatoriaux règnent entre 4° et 8° Nord. Cette bande de calmes s'élargit beaucoup à partir du méridien de 27° Ouest, jusqu'à la côte d'Afrique. Dans le Pacifique, les calmes équatoriaux règnent selon la longitude, tantôt au Nord, tantôt au Sud de l'équateur. Ces calmes ont une plus grande largeur, à partir du méridien de 115° Ouest, jusqu'à la côte du Centre-Amérique.

Calmes tropicaux. — Les calmes tropicaux sont des calmes voisins des tropiques ; leur largeur est d'environ 200 lieux, ils séparent les alizés des vents variables.

Les calmes tropicaux portent le nom du tropique dont ils sont voisins : ainsi l'on dit calmes du Cancer et calmes du Capricorne.

Explications des alizés. — On explique l'existence des vents alizés par la différence de température entre les régions équatoriales et les régions tempérées. En effet, en se reportant à l'expérience de Franklin, on peut considérer la zone équatoriale et les zones tempérées comme représentant : la première la chambre chaude et les deux autres la chambre froide. L'air des zones tempérées, aspiré vers l'équateur, produit donc un vent du Nord au Sud dans l'hémisphère Nord, et un autre du Sud au Nord, dans l'hémisphère

Sud. Telles sont les deux directions suivant lesquelles on devrait voir souffler les vents entre les tropiques et l'équateur. Cependant en réalité, il n'en est pas ainsi, et ces directions sont, comme il a été dit, Nord-Est et Sud-Est. Cette déviation vers l'est de la direction des alizés provient du mouvement de rotation de la terre. Effectivement, on sait que les divers points du globe ont une vitesse de rotation d'autant plus grande qu'ils sont plus éloignés des pôles : ainsi, en ces points la vitesse de rotation est nulle, tandis qu'à l'équateur elle est d'environ 300 lieues, à l'heure. Or, les alizés venant des régions tempérées possèdent leur vitesse de rotation qui est inférieure à celle de la zone torride. C'est pourquoi, relativement aux observateurs situés dans cette zone, les alizés ne soufflent pas directement du pôle à l'équateur, mais semblent venir d'une direction oblique située entre le pôle et l'Est.

Un télégramme de Granville annonce la mort, dans cette ville, de M. Cordon (François), négociant, armateur de Saint-Pierre, qui a succombé le 13 du courant, après une longue et douloureuse maladie.

M. Cordon (François), était le chef d'une de nos plus honorables et riches maisons de commerce de St-Pierre ; il jouissait de l'estime et de la considération de tous, et comptait de nombreux et bons amis.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

Du 10 au 17 mars 1868.

NAISSANCES.

Le 10. -- Quirk, François-Hippolyte-Joseph.
Le 11. -- Coupard, Marie-Joséphine.
Le 13. -- Desroches, Marie-Hélène-Eugénie.
Le 13. -- Béchacq, Albert-Laurent-Edouard.
Le 13. -- Basset, Louis-Jean-Marie.
Le 14. -- Edwards, Léon-Louis.
Le 17. -- Lafitte, Joséphine.

DÉCÈS.

Le 13. -- Lebrun, François-Marie, marin, 57 ans.
Le 13. -- Lemarchand, François, cordonnier, 50 ans.
Le 17. -- Lemère, Marie-Amaranthe, femme Frémont, 39 ans.

Mouvements du Port

BATIMENTS DU COMMERCE.

ENTRÉES.

17 mars. -- Goël. fr. *Mauve*, cap. Bourdaze, ven. de Saint-Servan, ch. de sel et div. march.

SORTIES.

18 mars. -- Goël. angl. *Thistle*, cap. Larder, all. à Sydney, sur lest.
18 mars. -- Goël. postale *Stella-Maris*, patron Gautier, all. à Halifax, avec la correspondance pour l'Europe et les États-Unis.
Pendant la semaine, 3 bateaux anglais et un américain, chargés de harengs, sont entrés en relâche, ainsi

qu'une goël. anglaise all. à la pêche du loup marin ; 11 goël. appartenant à divers ports de la côte de Terre-Neuve, sont aussi venues prendre dans la colonie diverses provisions.

ANNONCES & AVIS

L'ÉCONOMISTE FRANÇAIS

Journal de l'enseignement économique, a publié dans son numéro du 5 janvier, les articles suivants :

NOTRE SEPTIÈME ANNÉE. — *La loi sur l'armée et la garde nationale mobile.* — *Les récentes solennités académiques*, par M. Jules Duval. — *La magistrature et l'économie politique*, par M. Rozy. — *De la dépréciation du signe monétaire*, par M. Chemin-Dupontès. — *Grande vitesse sur l'eau par de nouveaux navires*, par M. Bélégue. — *L'estime due au travail des femmes*, par M. Frédéric Passy. — *La situation de l'Algérie à la fin de l'année 1867*, par M. le docteur A. Warnier. — *Les États-Unis, Saint-Thomas et la Martinique*, par un Créole. — *De l'instruction primaire et industrielle en Italie*, de M. Dino-Carina, complérendu par M. Jean Macé.

Abonnements : Paris, 10 francs.

Départements, 12 francs.

Rue de Richelieu, 106.

AVIS.

Les créanciers de la succession du sieur Guérandel (Auguste), en son vivant charretier, décédé en cette île de Saint-Pierre, le 1^{er} du courant, sont invités à fournir leurs titres de créances au Curateur aux successions vacantes, pour qu'il soit par lui procédé à la liquidation de cette succession.

Le Curateur,
E. SASCO.

RÉUNION DES ARMATEURS DES ILES S^T-PIERRE ET MIQUELON

ASSURANCE MUTUELLE

Des navires et goëlettes armés pour la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve, avec retour dans la colonie.

Valeur maximum des goëlettes et navires admis à l'assurance : 20,000 francs.

Cette société est définitivement constituée pour la campagne 1868, sous la direction de M. J.-F. Hamel, avec MM. F. Mazier, C. Fréchon, L. Coste, censeurs.

S'adresser au Directeur pour se faire assurer
Saint-Pierre, le 16 mars 1868.

Le Directeur,
J.-F. HAMEL.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 11 au 17 Mars 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.				
11	750	756	—5 0	—11 8	—1 0	—14 5	N.-O.	Vent fort.	Très-nuageux.	Neige dans la journée.
12	763	761	—9 0	—3 0	—3 0	—9 0	N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	
13	755	749	0 5	1 0	1 0	—1 0	S.-S.-O.	Petite brise.	Entièrement couvert.	Pluie toute la journée.
14	751	751	2 5	3 0	3 0	—2 0	O.	Idem.	Idem.	
15	763	766	3 0	1 5	4 5	—5 0	E.-S.-E.	Faible brise.	Très-nuageux.	Br. dans la journée ; calme dans la matinée.
16	768	768	3 8	—0 5	3 8	—3 0	S.-E.-S.-O.	Fraicheur.	Idem.	
17	770	771	2 5	3 0	4 0	—1 5	S.	Idem.	Idem.	