

LA VIGIE

Journal de démocratie sociale
DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON



ABONNEMENTS

Saint-Pierre — un an . . . 9 fr. 00
Union postale. — un an . . . 12 fr. 00

Direction Saint-Pierre

Rue JACQUES-CARTIER

INSERTIONS

Une à six lignes. 3 fr. 00
Réclames 0 fr. 50
Faits divers 1 fr. 00

LES ELECTIONS MUNICIPALES

Elles ont eu lieu le 14 Avril dernier dans les trois communes de la Colonie. Nous donnons ici les noms des élus avec le nombre de voix obtenues par chacun d'eux.

A ST-PIERRE

Jourdan Louis,	414 voix
Letouzé Athert	410
Laborde Pierre	402
Rochard Eugène	401
Ozon Prosper	401
Poirier Eugène	399
Lenormand Emmanuel	396
Apestéguy Gustave	389
Lefèvre Louis	387
Eteheverry St-Martin	386
Lafitte Jean-Baptiste	378
Briand Albert	374
Girardin Louis	371
Lebiguais Alexandre	370
Leban Lucien	360
Follet Joseph	354
Salomon Auguste	353
Messannot Gratien	346
Ollivier Emile	330

A St-Pierre la journée s'est passée dans le plus grand calme. A part M. Lucien Leban qui s'est présenté seul, nos candidats n'avaient pas de concurrents.

D'habitude, en pareil cas, le nombre de votants n'est pas aussi élevé que lorsque deux listes sont en présence.

Il n'en a pas été de même le 14. Il y a eu effet 615 votants sur 788 inscrits. Le 16 Octobre 1910, il y avait deux listes en présence, la bataille avait été très chaude, la propagande acharnée de part et d'autre, malgré cela 636 électeurs seulement avaient voté

sur 860 inscrits.

Les conseillers sortants ont gardé toute leur popularité et la preuve c'est que presque tous ont plus de voix qu'en Octobre 1910.

Cette manifestation de sympathie indique bien la confiance de la population dans les nouveaux élus.

Les électeurs veulent, la continuation de la politique de travail d'ordre et d'économie, poursuivie par les Conseils précédents.

M. Leban élu avec 360 voix est le quinzième sur la liste, suivi de très près par les derniers.

Son succès est relatif et n'indique pas une grande popularité. Du reste c'est la première fois, croyons nous, qu'il sollicite un mandat électoral.

Son élection est due à ce que, se présentant seul il a bénéficié d'abord, des voix du parti opposé, puis de ce que sa position de gros fournisseur cette année a obligé beaucoup d'électeurs à rayer un nom sur la liste entière pour le remplacer par le sien.

Il faut nous dire que M Leban entre dans le Conseil avec des idées nettement républicaines, il a eu soin de le faire savoir urbi et orbi, dans ces conditions nous sommes persuadés qu'il marchera d'accord avec ses collègues qui sont eux aussi de fermes républicains.

Au conseil Municipal

NOMINATION DU MAIRE ET DES ADJOINTS

Le Conseil Municipal de St-Pierre était convoqué en session extraordinaire le mardi 23 avril à 2 heures du soir.

La réunion avait pour objet l'élection du Maire, des adjoints et des membres des

différentes commissions.

Ont été élus :

Maire : M. Louis Lefèvre

1er adjoint M. Pierre Laborde

2me adjoint M. Albert Letouzé.

Toutes nos félicitations aux nouveaux élus.

Nous croyons savoir que le Conseil Municipal va très prochainement commencer les travaux de réparations des rues et canaux de la ville.

Encore une fois félicitations sincères.

Caisse de Réserve et travaux

Le commencement de l'année 1912 a vu arriver notre nouvel Administrateur.

Nous l'avons tous salué avec joie.

Travailleur, affable, aimant à voir les gens, à entendre leurs doléances et à écouter leurs Conseils, nous espérons avoir enfin trouvé un Administrateur qui veuille réellement faire quelque chose d'utile.

Pour le moment nous voulons parler des travaux à faire et des ressources dont dispose la Colonie pour faire face aux dépenses nécessaires.

La Colonie possède à la fin de l'exercice 1911 et après épuration du budget, environ 120.000 francs à la caisse de Réserve.

Nous ne voulons pas dire qu'avec pareille somme on puisse faire tous les travaux non, car pour y arriver il faudrait au moins le double, mais nous voulons espérer que, contrairement à la ligne de conduite tenue par ses prédécesseurs M l'Administrateur, ne laissera pas dormir notre argent inutilement dans les coffres du Trésor.



Nous aimons donc à croire qu'il aura préparé un plan de campagne, comprenant les travaux les plus urgents, les plus indispensables à exécuter avant la reprise de l'hiver.

Faut-il les énumérer ces travaux? La consolidation de la digue, la réparation complète des cales et quais, l'entretien des routes qui toutes servent aux petits pêcheurs si dignes d'intérêt. Le balisage convenable de notre port de notre rade, la réparation et l'entretien des bâtiments de Galantry de la Pointe-Plate.

En second lieu, la réparation, l'entretien des édifices du Service local.

N'oublions pas que les ressources de la Municipalité sont trop limitées pour permettre à nos églises d'entreprendre la canalisation des eaux, les réparations des rues et des bâtiments communaux.

Voilà ce qu'il y a à faire de plus urgent et nous faisons des vœux pour que l'administrateur s'y mette de tout cœur afin que l'on puisse voir bientôt les charpentiers les maçons les manœuvres occupés et si bien employés qu'il n'auront plus l'idée de partir pour l'étranger.

A l'œuvre donc, ne perdons pas de temps qu'on mette hache en bois et que l'on fasse de bonne besogne.

La relâche obligatoire des navires pêcheurs

Depuis de longues années, des hommes courageux travaillent sans relâche à obtenir des pouvoirs publics une réglementation qui oblige les marins pêcheurs allant aux Bancs de Terre-Neuve à relâcher au moins une fois par campagne à St-Pierre pour y renouveler la provision d'eau fraîche, les vivres frais et laisser reposer les équipages pendant quelques jours.

Jusqu'à présent ces hommes de bonne volonté se sont heurtés à l'opposition, féroce et égoïste de certains armateurs qui ne regardent qu'à leur bourse et pour lesquels la question d'humanité est inconnue.

Nous avons déjà traité ce sujet ici même, nous avons développé longuement les considérations qui militent en faveur de la relâche obligatoire, mais nous croyons utile d'y revenir en insistant plus que jamais.

On a peine à croire qu'au vingtième

siècle, époque de lumière et de progrès, de communication, aides et faciles, on puisse trouver dans une partie du monde, sur le Banc de Terre-Neuve, des hommes qui mènent l'existence d'esclaves qui est celle des pêcheurs de morues.

Pendant 7 à 8 mois ces malheureux peinent tous les jours (car en général le Dimanche est peu observé sur les navires pêcheurs).

Tous les jours, ballottés par l'incessant roulis, ils vont dans leurs doris, tendre et lever leurs lignes, tous les jours, ils rentrent à bord travailler la morue, puis, quand la nuit est venue, vont, absolument comme des bêtes lassées, s'étendre sur leur mate à plus ou moins humide, dans un poste à peine éclairé, chercher dans le sommeil l'oubli de leurs misères.

Pendant 8 mois ils verront une fois, deux fois peut-être, le St-François d'Assises, ils recevront une ou deux lettres, en enverront quelques unes, de temps à autre un autre navire pêcheur passera en vue et... c'est tout.

Une telle existence est atroce, elle mène à l'hébété et à l'abrutissement.

Au bout d'un certain temps les vivres ne sont plus ce qu'ils étaient au départ, l'eau qui sert à préparer les aliments croupit dans les réservoirs, le cidre devient aigre, le vin lui-même prend un goût particulier. Le biscuit malgré les caisses zinguées devient humide, le lard devient rance.

Est-il alors étonnant qu'on trouve parmi les marins pêcheurs tant de tuberculeux, de rachitiques, de scrofuleux et de malingres?

Il n'est pas moins étonnant que les enfants engendrés par ces hommes, entre deux campagnes, héritent des maladies de leur père? Non assurément.

Voyez ce matelot accablé au bastillage sa besogne est finie la nuit vient, il regarde l'horizon trop souvent limité par la brume glaciale, il rêve, il revoit son foyer, sa femme, ses enfants et pense avec tristesse que de longs mois le séparent de l'époque du retour. Il pense que la campagne est bien longue que le métier est dur et que la monotonie de cette existence est difficile à supporter.

Les grands navires de la marine du Commerce, ces immenses bâtiments qui font presque le tour du monde au cours d'un seul voyage, ne sont pas souvent plus long temps en mer que 120 à 150 jours. De plus quelle différence entre la navigation au long-cours et celle du banc. Sur ces grands navires les marins ont beaucoup d'espace

presque du confortable ils mangent souvent du pain fait à bord, l'eau est distillée on emporte des bestiaux, de la volaille pour une partie de la traversée.

Rien de tout cela sur les malheureux navires du banc et le voyage dure de 220 à 250 jours.

C'est tout simplement atroce et le simple bon sens, la pitié, doivent indiquer que l'existence d'un homme dans ces conditions est cruelle.

Des législateurs farouchement humanitaires font voter des lois, des règlements sur la qualité des vivres etc à bord des navires du banc et côté de cela ils semblent trouver charmant que de malheureux marins boivent de l'eau croupie, du cidre aigre, mangent du lard rance et des conserves douteuses, tout cela parce que quelques armateurs imposent leur volonté.

Le marin pêcheur n'est pas une bête de somme, non seulement il a droit au repos mais il doit encore pouvoir de temps en temps se retremper à terre, rompre la monotonie de cette existence si pénible.

Il ne faut pas croire d'un autre côté que l'obligation de la relâche soit une lourde charge pour l'armement.

Le droit de port n'est que de 0.50 par tonneau, le droit de pilotage n'est pas exagéré: C'est tout. Pendant leur séjour à St-Pierre, qu'on donne aux hommes du pain et de la viande fraîche des légumes frais, de bonne eau.

Nous savons bien l'objection que Messieurs les armateurs feront: Pendant le séjour à St-Pierre les hommes iront au cabaret, ils s'enivreront.

C'est vrai, mais croyez bien que les marins sont tous les mêmes. Qu'ils soient au banc, au long-cours ou au cabotage, quand le malheur met le pied à terre, il y va de sa petite noce. Ce n'est pas pour dire que nous l'approuvons, mais nous savons qu'il est impossible d'empêcher cela.

Après une relâche et un repos de quelques jours le marin sera beaucoup mieux disposé à travailler et pourra ainsi facilement rattraper le temps perdu.

Nous supplions donc M. le Ministre de la Marine et aussi M. le Ministre des Colonies d'écouter notre demande. Au nom de l'humanité, dans l'intérêt de la santé publique et de la bonne renommée de notre marine marchande, faites droit à nos réclamations, faites ordonner que tous les navires pêcheurs soient tenus de relâcher à St-Pierre au moins une fois pendant chaque campagne afin de reposer les équipages, renouveler l'eau et les vivres frais.

Laissez de côté les réclamations égoïstes

de ces armateurs qui ne trouvent jamais que les hommes en font assez.

En nous écoutant, en faisant cesser une situation qu'on peut comparer à celle des esclaves d'autrefois, vous aurez bien mérité de la France Républicaine, libérale et humanitaire.

Les morues vertes anglaises rentrent en franchise aux Etats-Unis

Depuis plus d'un an une loi autorise l'entrée en franchise sur le territoire des Etats-Unis des morues vertes anglaises.

En effet, l'hiver dernier nous avons vu dans les ports de Sydney et de Lunenburg des vapeurs qui chargeaient des morues vertes, et nous faisons des réflexions qui méritent d'être soumises à nos compatriotes.

Quel avantage pour nous St-Pierrais si nous pouvions obtenir la même faculté.

Au lieu d'être obligés d'expédier le produit de nos goélettes presque exclusivement sur Bordeaux, où le marché est souvent encombré, nous pourrions l'alléger en dirigeant nos morues sur les Etats-Unis où nous aurions des chances de les vendre avantageusement.

Les frais de transport seraient nécessairement moins élevés. Cet avantage s'écoulerait aux petits pêcheurs qui pourraient écouler leurs produits en toutes saisons.

Si nous nous permettons de parler de la possibilité de cette affaire c'est, nous le savons, que notre vaillant Délégué, M. Louis Léglise s'en occupe activement et espère réussir dans ses démarches.

Qu'il nous soit permis de lui adresser nos remerciements, lui au moins s'occupe de de nos intérêts, laissant de côté la politique stérile qui ruine le pays.

Oui, si ces nouveaux marchés nous sont ouverts nous pouvons espérer que notre armement nous rapportera davantage, car plus nous aurons de débouchés et plus il nous sera facile d'écouler nos produits à de meilleurs prix.

Il faudrait aussi que bientôt nous puissions voir enfin aboutir le ramaniement du tarif des Douanes. Il faut que l'Administrateur l'obtienne, qu'il ne cesse de le demander au Département.

Il y a quelque temps cette modification était au Sénat. Où est-elle maintenant?

VOLS ET RECELS

Il nous est revenu que depuis quelques temps certains propriétaires se plaignent de petits vols à leur préjudice.

Ces larcins, commis par de tout jeunes garçons, consistent en morceaux de toitures en zinc, débris de plomb, de cuivre etc que les petits voleurs réussissent à s'approprier et vont ensuite vendre à des personnes que nous n'hésitons pas à qualifier de receleurs.

Nous ne voulons pas en dire plus long pour le moment, mais nous prévenons les intéressés que nous ne consentirons jamais à rester muets quand des faits semblables nous seront signalés, nous empêcherons certaines gens peu scrupuleux d'exercer un commerce aussi illicite.

En achetant à ces enfants les produits de leurs vols, on les encourage à recommencer et à augmenter leurs exploits.

Nous ne tenons pas à voir revenir le temps du fameux Lambert de triste mémoire; ce misérable on s'en souvient fut espion et receleur.

Que la police y veille activement
A bon entendeur salut

ACCIDENT

Un accident qui a failli faire deux victimes s'est produit samedi 13 Avril dernier.

Vers 3 h. du soir, notre sympathique ami Lebiguais, pilote et son matelot Durut sortaient le navire Normande partant pour les Antilles.

La brise était forte et, en quittant le navire l'embarcation qui portait les deux hommes chavira. Ils réussirent à grand peine à se réfugier sur la soie en attendant du secours. La situation était périlleuse, le froid intense et les malheureux avaient peine à se retenir, car la mer était agitée.

Heureusement ils avaient été aperçus. Des embarcations, des bateaux à moteurs partirent au secours. La doris monté par Pierre Derouet et son matelot arriva le premier et, grâce au sang froid et au courage de ces deux hommes les naufragés purent être recueillis.

Il était temps, Durut surtout était épuisé et en attendant l'arrivée des secours Lebiguais avait eu toutes les peines du monde à l'empêcher de s'abandonner. Le bain

forcé des deux naufragés n'a pas eu de suite fâcheuses, nous les félicitons de s'en être tirés à si bon compte.

Nous félicitons également les deux hommes qui ont été assez heureux pour sauver la vie de leurs semblables, ainsi que tous ceux qui se sont portés à leur secours avec une rapidité et un zèle bien digne de notre brave population.

La catastrophe du TITANIC

Le télégraphe français a signalé l'autre jour le naufrage du vapeur neuf "Titanic" de la "White Star Line".

Ce superbe steamer, peut être le plus grand qui ait été lancé jusqu'ici, était parti de Cherbourg pour New York. C'était son premier voyage. Il emportait plus de 2.000 personnes, équipage compris.

Un soir entre 10 et 11 heures, par une nuit noire et froide le vapeur, filant à 18 nœuds, heurta un iceberg.

Ce fut atroce, l'avant tout entier disparut dans la mer, entraînant une quantité de personnes.

Des messages sans fil furent envoyés de tous côtés, mais les steamers, accourus en toute hâte ne purent sauver qu'environ 800 personnes, les autres furent englouties.

C'est une véritable catastrophe et nous prenons part au deuil de l'Angleterre.

Des scènes atroces, d'autres sublimes se sont déroulées au cours de ces heures d'angoisse. On voulait sauver les femmes et les enfants. Mais toutes préférèrent mourir en compagnie des leurs.

De ce malheur il est bon de tirer certains enseignements.

A notre point de vue on construit maintenant des navires trop grands en ce sens que, lorsqu'il se produit une catastrophe, ce ne sont plus des centaines mais des milliers de vies humaines qui sont sacrifiées.

Ensuite il faut s'élever contre la trop grande vitesse de ces léviathans lorsqu'il fait de la brume ou lorsqu'on se trouve dans les parages des glaces. Si le "Titanic," averti qu'il était sans aucun doute du danger qu'il courait, avait navigué à 10 nœuds au lieu de 18, il est hors de doute que ses cloisons étanches eussent résisté et qu'il eût pu, sinon continuer son voyage, du moins rester à flot assez longtemps pour que les navires accourus aient le temps de sauver tout le monde.



Mais voilà, ces monstres sont tellement grands et coûtent une telle somme d'entretien journalier, qu'un retard de quelques heures se chiffre par des milliers de francs. Alors, on oublie les règles les plus élémentaires de la prudence et la catastrophe se produit, épouvantable, atroce.

Où s'arrêtera la folie de la vitesse, nous l'ignorons, mais nous constatons qu'elle coûte tous les jours la vie à des milliers d'existences humaines.

Bateau Chaviré

La goélette à 3 mâts la "Mary Whelan" montait sur le slip Lebuf il y a quelques jours pour y réparer des avaries. Lorsque par suite d'un accident dont nous ignorons la cause, elle chavira sur le côté, démolissant une partie du slip et se faisant de sérieuses avaries.

On vient de réussir à relever ce navire, superbe goélette appartenant à Messieurs Patten et Forsey de Grand Bank.

Les avaries au slip et la réparation du navire sont estimés à plus de 20.000 francs. C'est un vilain coup de barre.

Traversée dure

Le vapeur St-Laurent qui avait quitté notre port pour New York le 11 de ce mois, y est arrivé après une traversée de 6 jours.

Ce vapeur a dû rencontrer des glaces et éprouver bien mauvais temps. Sa traversée ordinaire est de 4 jours.

Notre vapeur postal qui fait à peu près la même route accomplit ses voyages avec une grande régularité. En dépit des glaces et des tempêtes, il arrive presque toujours à jour fixe.

Que dirait-on s'il faisait des traversées en proportion aussi longues que celles du St-Laurent ?

LES GLACES

Jeudi dernier un spectacle peu ordinaire était donné aux habitants.

Les "glaces, détachées" de la côte de Terre Neuve par une forte brise d'Est, avaient envahi le barachois et la rade, en quelques heures tout fut plein et on vit les marins, sautant de glaçons en glaçons aller à terre ou rejoindre leurs navires mouillés dans le port.

Un beau soleil a favorisé les photographes qui ont pu prendre de curieuses vues.

Il arrive assez souvent de voir le port de St-Pierre bouché par les glaces mais c'est généralement beaucoup plus tôt que le 18 Avril.

En 1875 tout fut clavé pendant plus de 15 jours et les habitants se rendaient à pied à l'Île aux Chiens et même plus loin, mais c'était en Mars.

Passagers Arrivés

PAR ST-PIERRE-MIQUELON

le 21 Avril 1912

Messieurs: le Dr Lesson, Pillivryt, Levaillant, Dupont L, Hervé François, Fitzpatrick Dain, Fitzpatrick Jean, Slaney Joseph, Etchèverry J. B., Morel Auguste, Viot Ambroise, Via Jean, Csatelvei Yves, Ledantec Jean-Marie, Hellen Louis, Esnault Georges, Gilbert Pierre, Poignant Alex, Hardy Eugène, Fleury Pierre, Hamon Eugène, Kervanec Louis, Guillet Francis.

Mesdames: Lescaméla, Levaillant et 1 enfant.

Passagers Partis

PAR ST-PIERRE MIQUELON

le 24 Avril 1912

Monsieur Constant Mahé.

Mademoiselle Evelina Norgeot.

BONJOUR SUZON

Amateurs de jolies chansons achetez le nouveau succès du bon Chansonnier Marcel Legay, BONJOUR SUZON et vous recevrez gratuitement un album de dix des meilleures chansons du même auteur parmi lesquelles: « Et voilà pourquoi Madeleine—Mes moutons—Les muguetts Blancs—Chanson du fou etc.

Faites vos demandes de suite et vous recevrez par retour en joignant un mandat de 2 francs « Bonjour Suzon et l'album piano et chanson grand format.

J. Pitault, Editeur, 5, rue de la Banque
Paris

BON-PRIME

Nous avons le plaisir d'apprendre à nos lecteurs, qu'ils recevront GRATUITEMENT sur leur demande, la magnifique prime suivante, due à une gracieuseté de notre part: 1^o la splendide collection des Chansons de France comprenant les plus grands succès connus (piano et chant) valeur 16 frs. — 2^o le Noël de la Vierge (dont la renommée est universelle) piano et chant, valeur 8 frs. — 3^o la Belle Série trimestrielle de la Musique illustrée, composée de danses et morceaux variés, les plus en vogue, valeur 14 frs.

Chaque demande devra être adressée à M le Directeur de la "Musique Illustrée" Rue du 14 Juillet, PARIS Alfortville, avec les frais de service, colis, etc., s'élevant à 1 fr,80, pour un seul numéro, ou 2 fr,95, pour les trois à la fois.

Imp la Vigie — Le gérant — W. Lefèvre