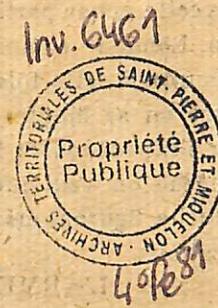


LA VIGIE

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. 60
Réclames	0 fr. 50
Faits divers	1 fr. 00

LE SAGONA

Le vapeur Sagona, destiné au Service Postal, est arrivé à St-Pierre le 31 Aout à 2h45 du soir.

Une demi heure après M Crosby, propriétaire du navire, était à terre et commençait avec son agent M Miller, les démarches en vue d'accomplir les formalités de jauge, francisation, immatriculation, l'armement etc, et aussi afin de faire constater par la commission prévue à l'article 8 du contrat que le navire réunissait toutes les conditions exigées.

M Crosby qui est très autoritaire commença par déclarer tout net qu'il fallait aller vite, qu'il n'entendait pas être retardé, (qui qui arrivait avec 5 jours de retard) et que son navire devait repartir le lendemain soir pour Halifax sans quoi, il rembarquait et filait sur St Jean avec son Sagona.

Devant cette menace toute l'Administration tomba le nez dans la poussière et se relevant prestement se mit [en] devoir d'exécuter sans retard les suprêmes volontés de l'Empereur.

Tous couraient, gesticulaient, la sueur coulait des fronts, c'était un spectacle amusant. Le lendemain était un Dimanche. Bah il n'y eut pas de Dimanche, tout le monde piocha ferme dans la crainte de ne pas être prêt à temps.

Nous tenons à tranquilliser nos lecteurs en leur apprenant que tout fut prêt en temps voulu et que l'Empereur n'eut pas à se plaindre.

Et dire qu'on ose taxer l'Administration française de paresseuse.

Dimanche matin à 9 heures le Sagona partait faire des essais de vitesse, M Crosby satisfait d'avoir imposé sa volonté, avait

dû inviter un certain nombre de personnes dont le chef de la Colonie à assister aux essais de vitesse et à la visite du navire qui allaient s'effectuer sous le contrôle de la commission prévue par le contrat. Il offrit un déjeuner succulent où le champagne coulait à flots. Notons en passant que la présence à bord de M l'Administrateur fut très gênante pour les membres de la Commission.

Pendant les traversées il fut bien vaguement question d'essais de vitesse mais, allez donc parler de calculs nautiques, de noeuds, de milles etc, à des gens qui ont bien gueuletonné.

Aussi à l'arrivée à St-Pierre l'enthousiasme était indescriptible. Les uns disaient que le bateau avait fait 10 noeuds 1/2 d'autre chose, d'autres 12 1/2 et jusqu'à 15.

C'était une confusion, la tour de Babel n'était que de la petite bière à côté.

Nous qui n'avons pas sablé le champagne nous qui n'avons pas gueuletonné, qui ne sommes que de vulgaires contribuables, nous avons essayé de débrouiller quelque chose de vraisemblable dans ce terrible chaos et nous allons livrer au public nos impressions et nos appréciations.

LA VITESSE DU NAVIRE

Le navire a mis 24h 1/2 pour venir de St-Jean à St-Pierre, il y a environ 195 milles, (temps magnifique) vitesse 10 noeuds.

Il a mis 36 heures pour aller de St-Pierre à Halifax, distance 360 milles, temps splendide, vitesse 10 noeuds.

De Sydney à St-Pierre le 4 Septembre 17 heures 1/2 : très beau, belle brise de N. O. vent arrière, pas de mer, la distance est de 178 milles : vitesse 10 noeuds.

De St-Pierre à Sydney le 8 Septembre traversée 24 heures vitesse 7 noeuds 1/2

On peut donc conclure que le vapeur

Sagona arrive péniblement à faire dix noeuds avec beau temps.

A propos des heures de départ et d'arrivée nous faisons observer que lors de sa première traversée de Sydney à St-Pierre la dépêche indiquait comme heure de départ 4 heures du matin, alors que plusieurs passagers ont affirmé être partis à 2 heures 1/2. Nous signalons cette erreur qui ne paraît pas involontaire.

La vitesse aux essais doit être de 11 noeuds dit le contrat, nous venons de dire qu'il est bien difficile de savoir ce qu'elle a été. Pendant le parcours au retour, le loc a été mis à la mer environ un quart d'heure. A un moment donné deux membres de la commission regardent leurs montres qui indiquent la même heure. L'un dit : Voilà 2 heures 10 que nous sommes partis. Pardon dit l'autre, il y a 2 h. 45. On voit comme cela a été fait sérieusement. Pour nous, le vapeur n'a pas fait onze noeuds à ses essais.

FRANCISATION

L'article 6 prévoit que le navire devra être francisé avant le 1er Septembre. Il ne l'a été que plusieurs jours après. Il y a violation de contrat!

Le navire n'a pas été rejaugé à St-Pierre. On s'en est rapporté aux papiers produits par M. Crosby. Ces papiers, nous ne les avons pas vus, il paraît que d'après eux le Sagona jauge brut 807 tonneaux et net 420.

Le St-Pierre Miquelon qui est plus long et tout aussi large jauge 843 brut et 400 net. Du reste on saura bientôt exactement la jauge du Sagona, il est facile de se la procurer à son port d'immatriculation, qui est Londres et nous verrons bien ce qu'il en est.

Le navire appartient pour une moitié à M Miller et pour l'autre à M Crosby. Nous avions bien raison de dire que le Service

Postal est en réalité anglais. La raison sociale est Miller et Crosby.

Le pavillon français flotte à l'arrière, mais il nous est pénible de constater que dans cette même partie on lit toujours "Sagona, London" comme port d'attache.

Pourquoi cette tolérance quand à Saint Pierre on se montre si exigeant et que pour l'expédition de la moindre goëlette de pêche on veut que le nom et le port d'attache figurent même sur toutes les embarcations.

L'ARMEMENT

Le navire a été armé à la marine avec un rôle. Nous ne pouvons faire l'historique de cet inénarrable armement, les péripéties en ont été si bizarres, si cocasses, si drolatiques et si nombreuses qu'il faudrait un fort volume pour les contenir.

D'abord M. Crosby, qui savait depuis le 17 mars dernier que son navire devait armer sous pavillon français, n'avait sans doute pas eu le temps de se procurer le personnel français nécessaire, ni de connaître les lois et règlements auxquels il allait être soumis. Il n'avait sans doute pas lu l'article 23 de son contrat qui dit: *Le concessionnaire reste soumis aux lois et aux règlements de la marine marchande actuellement applicables à St-Pierre Miquelon, en outre il sera soumis aux lois et règlements ultérieurs qui pourront être appliqués.*

C'est pourquoi lorsque le navire est arrivé ici, il n'y avait personne d'engagé, ou peut s'en faut et surtout pas de Capitaine. L'Administration a montré la plus extrême indulgence, nous n'hésitons pas à déclarer qu'elle n'eut pas agi de même s'il avait été question d'un français. Il y a mieux: M. Crosby déclara net que puisqu'il fallait absolument un capitaine français, il en prendrait un, mais il entendait que son capitaine anglais restât à bord et qu'il conservât ses galons, en même temps que le droit de donner ses ordres. Or, n'est pas plus intrasigent.

Dans la crainte de voir le Sagona reprendre la route de St Jean, M. l'Administrateur n'a pas hésité à s'entremettre personnellement auprès de certains capitaines pour les engager à prendre le commandement du vapeur.

Il les a fait venir à son cabinet et leur a dit qu'ils ne seraient capitaines que de nom qu'ils n'auraient rien à faire, aucune responsabilité à encourir, et que ce serait en réalité le capitaine anglais qui ferait tout.

En effet le capitaine anglais est toujours à bord et il y commande.

Il y a eu déjà deux capitaines et deux se-

conds français à bord. Actuellement c'est le capitaine Delisle qui commande et M. Jh Yvon qui est embarqué comme second.

Quant aux mécaniciens qui doivent être français, il paraît qu'il n'y en a plus en France. Aussi on s'est contenté de faire produire aux 2 anglais qui sont à bord leurs brevets et puis all right! Tout est pour le mieux.

Nous ne voulons pas qualifier toutes ces opérations. Elles seront soumises en temps opportun aux personnes qui sont là pour les juger et nous verrons si on a le droit de sauter à pieds joints par dessus les lois et les règlements, pour favoriser un anglais qui se trouve dans son tort.

Le vendredi soir 6 Septembre, presque toute l'Administration était conviée à un grand dîner à bord mais dans l'après midi de ce même jour, M. Crosby trouvant que les formalités traînaient en longueur et ne marquaient pas à son gré, fut prier les invités de rester chez eux.

Les victuailles étant préparées le dîner fut mangé quand même par quelques connaissances de M. Crosby et copieusement arrosé. Les bâtons prirent parat, il des proportions extraordinaires et plusieurs des noceurs en retournant chez eux voyaient trente six chandelles.

EMBARCATIONS

Le navire possède 4 embarcations qui pourraient contenir ensemble de 45 à 50 personnes maximum. Le contrat prévoit à l'article 4, cinq embarcations pouvant contenir en pleine mer un minimum de soixante passagers, outre l'équipage soit environ 80 personnes.

La commission s'est elle aperçue de cela?

SALLE A MANGER

La salle à manger, plus petite que celle du St Pierre Miquelon, doit contenir d'après l'article 5 vingt-huit couverts à table. Il y a deux tables seulement et 24 places.

LES CABINES

Les cabines sont en nombre suffisant pour contenir 40 passagers, chacune peut recevoir 4 personnes, deux couchant dans le sens de la longueur du navire et 2 autres dans le sens de la largeur, cette dernière position est souvent fort désagréable. Est-ce que ces cabines ont le cube d'air voulu par les règlements? Les WC sont absolument mal placés.

ENTREE AU BARACHOIS

L'article 17 dit: *L'entrée du navire postal au Barachois est obligatoire pour le chargement et le déchargement de ses marchandises. Il aura le droit cependant de s'alléger ou de se compléter en rade par ses moyens.*

Le Sagona tire beaucoup plus d'eau que le St-Pierre Miquelon et l'accès du barachois ne lui est possible qu'à la pleine mer. Il arrivera donc que la plupart du temps, non seulement une partie des marchandises seront débarquées ou embarquées en chalands, mais encore que la malle, les colis postaux et les passagers devront être transbordés par remorqueurs.

Avec le St-Pierre Miquelon les transbordements en rade étaient exceptionnels.

Or, il fait très souvent mauvais temps et cela n'a rien d'agréable, d'embarquer ou de débarquer avec de la pluie, du vent et de la mer comme cela est arrivé le Dimanche 8 Septembre.

À ce point de vue, le service sera défectueux au possible et rendra souvent pénible les traversées:

Itinéraire

Le Sagona compte suivre l'itinéraire ci-après.

Départ pour Sydney le Dimanche matin. De Sydney, le vapeur se rend à Saint-Jean avec un chargement de charbon puis revient à St-Pierre, d'où il part directement pour Halifax. Là il prend les marchandises pour St Pierre, se rend à Sydney, y prend la malle, les passagers et le fret et doit arriver ici le jeudi. Pendant les 60 heures qui doivent s'écouler avant qu'il reprenne la malle à Saint-Pierre, le navire compte aller à Grand-Banc ou à Harbor Briton où à Burin débarquer des marchandises.

Cet itinéraire, qui permettrait aux St Pierrois d'écrire et de recevoir des lettres toutes les semaines serait très bien s'il devait être exécuté par un navire marchant mieux que le Sagona.

Avec la vitesse de ce vapeur, le trajet pourra être accompli, à la condition de marcher toujours 10 noeuds mais il ne les fera pas.

Nous craignons fort par conséquent que le Sagona soit très souvent retardé et que nos intérêts en souffrent.

LE NAVIRE

C'est un navire très ordinaire, on dit qu'il roule beaucoup.

M. Gloanec Président de la Chambre de Commerce en est enthousiasmé. C'est le navire idéal, criait il l'autre jour [sur le quai] en agitant ses grands bras.

Idéal cher Monsieur, à quel point de vue donc s'il vous plaît?

Il marche tout juste comme le St-Pierre Miquelon ou même un peu moins. Ses aménagements, ne vous en déplaise, ne sont pas aussi bien compris qu'

ceux du St Pierre Miquelon. Il est plus petit, plus étroit sur le pont. La nourriture n'y sera jamais celle donnée sur le St Pierre Miquelon. Quant au vin prévu par le contrat, il paraît que jusqu'ici il n'y a que M Crosby qui en ait bu. Les passagers de 1^{re} classe sur l'ancien vapeur, pouvaient aller du fumoir à leurs cabines, de là à la salle à manger sans être obligés de traverser le pont ce qui n'est pas le cas sur le Sagona.

Oui mais! Il y a un piano à bord, du thé et du pain grillé, c'est sans doute pour cela que M Gloane le trouve idéal.

Ce qui est idéal aussi sans doute c'est d'être obligé 9 fois sur 10 d'embarquer à l'aide des remorqueurs par tous les temps, de jour ou de nuit.

CONCLUSION

De tout ce qui précède nous concluons que le Sagona ne réunit pas les conditions exigées par le contrat de plus, jamais, il n'atteindra la vitesse moyenne de 10 noeuds en service.

Nous protestons donc énergiquement contre son admission, parce qu'il ne jauge pas 800 tix, parce qu'il n'atteindra pas la vitesse moyenne de 10 noeuds et parce qu'il y a beaucoup d'autres conditions du contrat qui ne sont pas remplies, nous protestons aussi contre l'attitude de l'Administration qui s'est laissé dominer par un étranger et qui a cédé honteusement devant les menaces de ce monsieur. La loi, les règlements en vigueur, le contrat ont été violés, foulés aux pieds, tout a été mis en œuvre pour arriver envers et contre tout au but que l'on se proposait, favoriser nos ennemis les Terro Neuviens que nous avons introduits chez nous comme on introduit les loups dans les bergeries:

Le Sagona porte le pavillon français, en réalité un capitaine anglais le commande, il n'y a pas un mécanicien français à bord.

En réalité aussi, le nouveau service n'est en aucune façon une amélioration sur l'ancien. Le Sagona ne vaut pas le St-Pierre Miquelon, il ne va pas plus vite, il n'est pas mieux aménagé, au contraire. Il ne portera jamais de charbon à St-Pierre et les habitants ne seront pas longtemps à s'en apercevoir de plus, pendant les mois les plus durs de l'hiver, il sera remplacé par un bateau anglais. On ne pourra pas y embarquer de morues et si c'est le Fogota, nous n'hésitons pas à déclarer que ce sera tout simplement ignoble, ce vapeur étant, de par le dire de personnes sérieuses, un bateau innavigable.

Cependant ce vapeur sera payé sur le même pied que l'autre.

Arrêtez nous! nous sommes écoeurés tout cela nous donne des nausées, nous

avons honte de voir notre pays entre les mains de gens que la haine, la rancune et la colère aveuglent au point de ne pas rougir lorsqu'ils consomment froidement la ruine de notre pauvre, mais cher rocher.

VIOLATION DE CONTRAT

Le nouveau vapeur postal Sagona, inaugure son service par une violation de contrat.

En effet: aux termes du premier paragraphe de l'article 8 du Contrat du 7 Mars 1912, "le concessionnaire s'engage à amener son navire dans le port de Saint-Pierre cinq jours au moins avant le commencement du Service, pour y subir toutes épreuves utiles etc."

Or le Service devant commencer le 1er Septembre 1912 le navire devait être à St Pierre le 26 août au soir. Il n'y est arrivé que le 31 à 2 h. 15 du soir. C'est une violation du contrat.

Croyez vous que l'Administration ait demandé à M. Miller pourquoi le navire arrivait avec 5 jours de retard? Jamais de la vie!

Croyez vous que cette même Administration ait appliqué au concessionnaire le paragraphe 2 de l'article 24 du contrat, lequel est conçu: "Au cas de retard dans la date fixée par l'article 8 ci-dessus, de l'arrivée à St-Pierre du navire à mettre en service, le concessionnaire sera passible d'une retenue de 200 frs. par jour de retard? Peut-être mais nous endoutons.

Et cependant où était le Sagona le 27 Aout et les jours suivants? Ce navire était à St-Jean de Terre Neuve où il débarquait parfois - il une cargaison de Morues séchées pour Compte de M. Reid et non retenu, faute de trouver un équipage, comme l'avaient des dépêches.

Et voilà l'Administration qui nous gouverne. Ah! si un pauvre français avait agi avec ce sans gêne quelles belles et bonnes amendes on lui eut infligé et dare dare encore. Mais c'est un anglais, alors... il y a des accommodements avec le ciel.

Au Conseil Municipal

Le Conseil Municipal s'est réuni en session ordinaire le 30 Aout dernier.

Au cours de cette séance diverses questions ont été traitées.

Le Maire a rendu compte de l'état des

travaux entrepris pour agrandir le bassin de la Vigie, travaux si nécessaires pour assurer à la ville la provision d'eau en toutes saisons.

A la fin de la séance le Conseil, émet le vœu

10 Que le sifflet de brume de Galantry soit remplacé au plus tôt, celui qui existe actuellement étant hors d'usage.

20 Que deux bouées, l'une automatique, l'autre à cloche soient placées, l'une entre la Pointe de Savoyard et le Diamant et l'autre au sud de Galantry sur les grappins.

30 Que les gardiens du sifflet soient tous logés à Galantry afin que, dans la saison d'hiver surtout, ils ne soient pas obligés d'affronter les temps les plus durs pour se rendre à leur travail.

FÊTE LOCALE

La fête locale de l'Île aux Chiens a eu lieu Dimanche 1^{er} Septembre.

Un temps sombre, froid, avec une forte brise de Nord Est a empêché beaucoup de personnes de St-Pierre de s'y rendre.

Malgré cela le tir a été réussi et les jeux, comme d'habitude, très animés et applaudis par la foule.

Dans la soirée plusieurs Conseillers Municipaux échauffés sans doute par les fumées de l'alcool se prirent de querelle à propos de bateaux à moteurs.

L'odeur de la gazoline aidant, sans doute, l'un d'eux veulut poignarder un de ses collègues. On eut toutes les peines du monde à l'en empêcher. Cet incident est très regrettable.

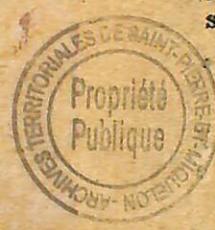
M. l'Administrateur ne présidait pas la fête, son absence ainsi que celle de presque toute l'Administration a été très remarquée et commentée dans un sens défavorable.

Certaines personnes de l'Île ont fait observer avec raison du reste, que M. l'Administrateur aurait bien pu assister à la fête plutôt que d'être à bord du vapeur anglais Sagona où il n'avait rien à faire.

Le Sagona en effet n'emménageait pas les gens en picnic, il effectuait des essais de vitesse contrôlés par une commission laquelle avait également mission d'examiner le vapeur à divers points de vue.

La présence à bord du Chef de la Colonie a pu être de nature à influencer les membres de la commission. Elle devait au moins être gênante.

M. l'Administrateur aurait dû déléguer M. Longue pour le remplacer à l'Île aux



Chiens, mais sans doute il n'y avait pas de pendule à gagner, c'est pourquoi ce dernier s'est abstenu de s'y rendre.

POLITESSE

A l'occasion des essais du Sagona le 1er Septembre dernier M Crosby a donné un grand dîner à bord.

Les principales autorités, certains représentants de la Chambre de Commerce, le corps consulaire et d'autres notabilités de la Colonie assistaient à ce dîner.

Seule la Municipalité n'y était pas représentée. On se demande pourquoi cette omission, évidemment volontaire.

Est-ce que M Crosby manquerait d'éducation? Nous avons peine à le croire.

M Crosby sait bien que dans son pays, comme en France du reste, le Lord Mayor et les membres du City Council sont des personnes auxquelles on rend tous les honneurs.

Il faut croire qu'il a oublié la politesse en mettant le pied sur notre île.

Après tout, M Crosby n'est peut-être pas le seul qu'il faut accuser de ce manque aux convenances.

Il a dû écouter les avis de ses amis.

Et puis, ce diable de Conseil Municipal n'était-il pas venu se mettre en travers des petits projets de M Crosby, qui se réjouissait déjà d'avoir pu obtenir le Service Postal sous pavillon anglais.

Il est certain qu'il doit garder une dent contre le Conseil Municipal. Cependant M Crosby aurait pu être moins rancunier car vraiment le service Postal est français, c'est vrai, mais si peu, si peu, que cela ne valait pas la peine d'être impoli!

Les ficelles de Longue et consortis

VITESSE MOYENNE

Le Contrat postal qui a pris fin le 31 août dernier disait au sujet de la vitesse du vapeur : "Savitesse moyenne ne pourra être inférieure à dix noeuds"

Cette phrase équivoque avait été la cause de contestations entre la Morue Française et l'Administration.

Cette dernière prétendait que le vapeur devait donner une moyenne de dix noeuds, c'est à dire qu'en récapitulant la vitesse obtenue à chaque voyage pendant un certain temps, un an par exemple, on devait trouver une moyenne de dix noeuds.

La Morue Française avait contesté cette manière d'interpréter le contrat et elle avait eu gain de cause, puisque l'Administration lui avait remboursé les amendes qui lui avaient été infligées à ce sujet.

Dans le nouveau contrat nous lisons à l'article 3

La vitesse moyenne en service ne sera pas inférieure à dix noeuds

Cette fois plus de doute, c'est bien la vitesse moyenne comme prétendait l'exigeant l'Administration de la Société la Morue Française.

Mais, car il y a un mais. Si on lit le dernier paragraphe de l'article 24, on trouve ce qui suit: *Au cas où la vitesse moyenne de dix noeuds en service ne se soit pas atteinte le concessionnaire devra justifier du cas de force majeure sous peine de tomber sous le coup des pénalités prévues au présent article.*

Ceci est encore une clause à contestation. En effet: Une avarie de machine, c'est un cas de force majeure.

Un cyclone, c'est un cas de force majeure.

Une brume intense qui force le navire, par mesure de prudence, à passer la nuit au large, c'est un cas de force majeure.

Un séjour de 10, 12, 15, 20 heures dans les glaces, cas de force majeure.

Un détour obligatoire de 80 ou 100 milles pour éviter les glaces, c'est un cas de force majeure.

En voilà assez!

Les ficelles de Longue et consortis sont évidentes. Ostensiblement le vapeur devra filer une moyenne de dix noeuds en service, en réalité et grâce au petit paragraphe de l'article 28, toutes les intempéries, toutes les circonstances que nous venons d'énumérer serviront de prétexte à des cas de force majeure.

On n'est pas plus sinistrement ficelle.

Calendrier St-Pierrais

Mois de Septembre

2 Sept 1881 Promulgation aux îles St Pierre et Miquelon de la loi du 23 Juillet sur la liberté de la presse

3 Sept 1773 Le traité de Versailles rend les îles St-Pierre et Miquelon à la France: 1223 anciens habitants sont ramenés aux frais de l'Etat

4 Sept 1874 Crédit de la Caisse d'Epargne.

5 Sept 1887 Le titre de Gouverneur des îles

St Pierre et Miquelon est substitué à celui de Commandant.

11 Sept 1893 Crédit de la Société de Secours Mutuals de Miquelon

13 Sept 1900 Terrible coup de vent, 8 goëlettes locales sont perdues corps et bien parmi lesquelles L'Ali Baba, L'M B, et Fiona, patrons Chesnel, Goécoetchéa et Thome lin

16 Sept 1867 Violent incendie qui détruit les deux tiers de la ville

18 Sept 1735 Crédit des primes régulières tant à l'armement pour la pêche qu'à l'exportation des morues

19 Sept 1893 Mort du père Letournoux, arrivé dans la Colonie en 1861 et supérieur ecclésiastique de 1864 à 1892

22 Sept 1866 Terrible ouragan du SO, plusieurs navires se jettent à la côte d'autres partent à la dérive et ne sont jamais revus. Grande quantité de noyés. Le transport de l'Etat l'Abondance coule sur les rochers du Cap à l'Aigle

27 Sept 1870 M Cren, Commandant, annonce la déclaration de l'Empire et proclame la République

Passagers arrivés

PAR LE SAGONA

le 5 Septembre 1912

Messieurs: Crosby, Bainhill, Clement J, Atcoffin Ch, Fothergill, Archibald, Slaney E, Mesdames: Vve Labat, Vve Gélos, Gélos et un enfant.

Mademoiselle Norgeot E. et un enfant.

Passagers partis

PAR LE SAGONA

le 8 Septembre 1912

Messieurs Léon Recou, Thompson, De lisle fils, Messanot J., Demalvain L., Charnard R., Rose J. B., Hervet, Celestin, Petipas Vooght, Fothergill, Archibald, Leméac R., Ed Erazola, Messanot V., Hilliard Th., Aucoin, Mesdames: G. Messanot J., Edward, Demalvain, Labat, Vve Dosseux et 2 enfants

Mademoiselles: L. Grosvalet, M. Messanot, B. Arnau, F. Labat, E. Labat.

AVIS

Le public est informé que le vapeur St Laurent partira de St Pierre pour St Malo vers le 20 Octobre prochain

S'adresser pour fret et passagers à la Morue Française

Avis

La rentrée des classes du Collège St-Christophe est fixée au mardi 17 septembre. Désormais les élèves seront admis avant l'âge de 10 ans.

Imp la Vigie — Le gérant — W. Lefèvre