

LE BOURRU,

JOURNAL A L'USAGE DES GENS DE BELLE HUMEUR.

AVIS.

Ceux de nos abonnés qui ne conservent pas la file des numéros du "BOURRU," nous obligeraient beaucoup en nous faisant parvenir les Nos. 2. 19. 28. 29. et 30.

VARIÉTÉS.

UN ACTE DE CORSAIRE.

Saint-Malo est un petit port de mer qui n'aura jamais l'activité commerciale du Havre et de Marseille. La nature ne lui a rien donné pour cela; mais il se contente de son lot.

Et, certes, qui l'a visité dans ses beaux jours, Saint-Malo a bien raison de ne rien envier à personne.

C'est un vrai nid de corsaires. La mer déferle jusque sur le seuil des maisons. Tout, dès le barreau, vous invite à tenter la fortune qu'en luttant contre la tempête.

Aussi vienne la guerre, et c'est alors que commence la grande activité de Saint-Malo.

De toutes parts on arme pour la course; on ne s'aborde sur les quais qu'en se demandant mutuellement à quel jour est fixé le départ et quel côté on se dirigera.

Le grand héros malouin est Robert Surcouf. Cet homme a longtemps défendu l'honneur du pavillon français sur toutes les mers de l'Inde, lorsque notre marine militaire essayait vainement de se relever des désastres d'Aboukir et de Trafalgar. Le temps de nos grandes flottes était passé, et n'eussent été quelques corsaires d'une intrépidité et d'une activité à toute épreuve, nous pourrions dire le temps de notre marine.

A leur tête se place naturellement Robert Surcouf, dont les exploits auraient paru fabuleux à une autre époque, et ces exploits ont été renouvelés tous les jours pendant une vingtaine d'années.

Il y aurait mille romans à écrire avec la vie et les aventures de Robert Surcouf.

Contentons-nous d'une simple anecdote; aussi bien elle peint l'homme admirablement.

Surcouf n'avait plus de navire à lui.

Profitant de quelques mois de repos et d'oisiveté que lui laissait la construction d'un nouveau brick sur les chantiers de St. Malo, il fit un voyage en Hollande, afin d'étudier certaines côtes qu'il connaissait moins bien que les côtes de l'Inde, et dont il voulait fixer la configuration topographique dans sa tête.

Il se trouvait à Berg-op-Zoom, et menait la joyeuse vie des matelots, lorsqu'on signala une flottille anglaise de navires marchands égarés dans la mer du Nord.

C'était là une occasion bien belle pour un homme comme Surcouf, s'il avait eu un de ces navires malouins qui manœuvraient sous lui comme des navires de guerre, et aussi les lettres de marque qui lui auraient permis de donner la chasse à ces riches cargaisons. Pendant trois jours, Robert ne pensa qu'à cette proie qui lui échappait. Au bout des trois jours, il avait trouvé un moyen de satisfaire sa passion.

— S'ils ne sont pas idiots, se disait-il, ces Hollandais comprendront mon idée et me secondent.

Certes, Pidiotisme, en fait de marine surtout, n'est pas le vice dominant des Hollandais. Surcouf avait donc de grandes chances de voir son idée comprise et mise à exécution.

Son nom, à défaut de sa personne, était fort connu dans tous les ports de la Hollande, et il n'y avait pas un armateur et un marin qui ne sût les exploits du héros de l'Inde.

Sans autre recommandation, Surcouf alla frapper à la porte du propriétaire d'un beau et solide navire qu'il avait remarqué dans le port.

C'était un fin voilier, et il était de force à tenir tête à une corvette anglaise parfaitement montée. C'était ce qu'il aurait fallu à Surcouf.

L'armateur, vêtu avec la négligence d'un matelot, fumait tranquillement sa pipe quand on lui annonça la visite du corsaire français. C'était un veillard qui, lui-même, avait longtemps tenu la mer, dont il avait gardé les rudes et franches habitudes. Nature vigoureuse, il ne voyait jamais partir ses navires sans témoigner le regret de ne point quitter la terre avec eux. A terre il n'avait pour se consoler que la pipe et le skedam.

— Capitaine, dit-il en tendant la main à Surcouf, heureux soit le jour où il m'est permis de vous recevoir dans ma maison.

— Il sera heureux pour moi si nous pouvons nous entendre sur une affaire que j'ai à vous proposer.

— Parlez, capitaine.

— Vous savez qu'une flotte marchande anglaise erre dans la mer du Nord?

— J'en suis.

— En deux jours, avec un bon brick, je puis la rejoindre. Je donne chasse au premier navire qui se présente à moi, je le prends et m'enpare de la cargaison.

— Vous en parlez comme d'une chose faite.

— Elle le sera si vous voulez m'aider, et nous partageons le butin.

— Et ceci puis-je vous être utile?

— Je n'ai pas de brick, il m'en faut un. Le vôtre ne fait rien dans le port. C'est le navire qu'il me faudrait. Je vous le rends avant huit jours.

— Et les lettres de marque?

— Surcouf n'en marque jamais. J'en trouverai au consulat de France.

— Capitaine, ceci demande réflexion.

— Je vous donne une heure et vais faire mes préparatifs.

— Soyez ici dans une heure, et, si je n'accepte pas, j'essayerai toujours de vous être utile; car, je vous connais, vous ne renoncerez pas à votre dessein.

— Pour rien au monde, dussé-je courir avec quelques hommes hardis sur une barque.

Sur cette parole, on se sépara.

(La fin au prochain numéro.)

LE BOURRU.

QUEBEC 10 NOVEMBRE, 1859.

LE CHEMIN DE FER DU NORD

Les dernières nouvelles du chemin du Nord sont des plus satisfaisantes, et les exigences des capitalistes sont à rassurer d'un seul coup les hommes les plus incrédules.

En présence du triste hiver qui se prépare, plus rigoureux, si l'on en juge par nos froids prématurés, que ne l'a été même l'hiver de l'an dernier; à voir le commerce de plus en plus difficile; si l'on pense à cette foule nombreuse d'ouvriers sans ouvrage, sans pain, sans boire, il y a bien de quoi faire trembler pour la vie de plusieurs.