



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

Rédaction : Maison de Famille des Œuvres de Mer — Saint-Pierre et Miquelon

Marins mes chers amis!

Vous ne reverrez plus votre aumônier Monsieur l'Abbé Lecrioux. Dieu l'a rappelé à Lui, il est mort subitement le 9 Février dans sa 58^e année.

Fils de marin, bercé et nourri par la mer, Joseph Lecrioux ne pouvait être que prêtre ou marin.

Il fut prêtre! Mais le prêtre resta marin et nul ne garda plus que lui le physique d'un «Loup de Mer»: voix rude et puissante, membrure massive, armé de bras solides et de poings robustes; il savait, pour rappeler l'expression de l'un de vous, prendre un ris dans sa soutane et mettre la main sur le filin!

Pour vous bien parler de lui, c'est lui même qu'il faudrait être! Son verbe ressemblait à sa personne, heurté, sans apprêt, tout d'une pièce. Il allait droit au but, entraînait sans frapper, et est parti sans prévenir!

Il s'était donné à vous, Marins de la grande pêche, comme le Prêtre sait se donner à l'Autel, c'est-à-dire avec tout son cœur, avec tout son dévouement. Il vivait pour vous et exclusivement pour vous.

Son ambition, son ambition très désintéressée, sa seule ambition était de vous faire un peu de bien.

Ah! réfléchissez-y, seule la Charité chrétienne peut inspirer un pareil programme, seule la grâce divine peut en permettre la réalisation.

L'abbé Lecrioux a passé en faisant le bien.

Sans doute les pouvoirs publics ont tenu à reconnaître ses services en lui décernant la croix de la Légion d'Honneur; Son Eminence le Cardinal Charost a tenu à lui donner le camail de curé doyen, mais qu'est-ce que tout cela?

Bien peu de chose en vérité, infiniment moins qu'une seule larme de reconnaissance coulant aujourd'hui de l'œil d'un marin.

Et cependant ce que nous vous demandons, ce ne sont point des larmes.

Ce que nous réclamons de vous, c'est une petite pensée pour celui qui a vécu pour vous, c'est une petite prière pour celui qui a tant prié pour vous!

La Société des Œuvres de Mer.

CAMPAGNE 1924.

Service du Navire-Hôpital

Service médical.

Il est assuré sans aucune rémunération à tous les malades rencontrés.

Service de la poste.

Lettres à destination des Bancs.

Les lettres destinées à nos marins pêcheurs doivent être adressées à :

M. X.

à bord du Y. ... du port de Z. ...

aux soins des Œuvres de Mer. — Saint-Pierre et Miquelon.

Nous assurons exclusivement la délivrance des lettres fermées et affranchies. En raison des difficultés et des réclamations qui se sont produites dans le passé nous ne prenons à bord du navire-hôpital aucun journal.

Lettres provenant des Bancs.

Elles sont prises par le navire-hôpital et mises à la poste à la première relâche. Nous acceptons les lettres non affranchies sous réserve que le Capitaine nous remette un bon

signé de lui, mentionnant le nombre de lettres non affranchies remises par lui, et spécifiant les noms des marins expéditeurs.

Notre siège central présentera ce bon pour règlement à l'armateur intéressé. Les lettres non affranchies remises par un Capitaine qui ne se conformerait pas à cette manière de faire seront néanmoins acceptées par le navire-hôpital, mais la double taxe restera à la charge du destinataire.

Service des nouvelles du Banc.

Nous adressons à la Presse et aux divers syndicats les radios du navire-hôpital, donnant chaque jour la région du banc visitée, l'état du temps, les navires rencontrés et assistés, et, d'une façon générale, tous les renseignements intéressants sauf les renseignements sur la pêche dans lesquels nous n'avons pas à nous immiscer. Les nouvelles ayant un caractère particulier seront communiquées seulement à l'armateur intéressé.

Une erreur de transmission étant toujours possible, ce service de nouvelles n'engage pas la Société.

Les nouvelles du Banc pourront être téléphonées ou télégraphiées chaque jour par notre siège central aux syndicats qui en feront la demande. Les frais de communication seraient à leur charge, (règlement en fin de campagne).

Service des télégrammes.

A) Le navire hôpital transmet par T.S.F. les télégrammes dont le texte, chiffré ou non porte le visa du Capitaine. Il accepte aussi les télégrammes à expédier par fil de Saint-Pierre ou de Sydney. Les frais sont à la charge de l'armateur de l'expéditeur.

B) Notre siège central se charge de transmettre au navire-hôpital les télégrammes destinés aux navires du Banc ne possédant pas la T.S.F. Les télégrammes provenant des familles sont joints au courrier postal des navires destinataires et remis à la première rencontre.

Les télégrammes adressés aux capitaines et provenant d'un armateur ont un caractère de priorité et leur remise à destination fera l'objet d'une recherche particulière du navire destinataire chaque fois que l'assistance aux malades le permettra.

Pour ces derniers télégrammes avis sera donné à l'expéditeur par notre siège central:

- 1^o de la réception du télégramme par le navire-hôpital;
- 2^o de sa remise au destinataire.

Nous ne pouvons bien entendu prendre aucune responsabilité quant aux délais qui seront nécessaires pour rechercher et trouver le navire destinataire.

C) Les télégrammes adressés directement aux navires sans passer par notre siège central, seront joints au courrier postal du navire destinataire. Ils ne comportent aucun accusé de réception.

D) Les frais de télégrammes départ ou arrivée, accusés de réception etc. ... sont à la charge des intéressés. Notre siège central ouvrira un compte à chacun d'eux, le règlement se fera en fin de campagne.

Transport de personnel.

Passagers entre Saint-Pierre et les Bancs ou vice-versa.

Les passagers, valides ou non, seront redevables à la Société de l'indemnité journalière prévue par le décret du 10 août 1920, soit :

- 10 francs pour les marins;
- 12 francs pour les maîtres;
- 21 francs pour les officiers.

Les mouvements d'embarquement ou de débarquement d'un homme seront constatés par le capitaine ou le consignataire intéressé qui émargera un cahier à souches, dont la partie détachée sera remise par notre siège central à l'armateur intéressé après règlement.

Les demandes de passages de Saint-Pierre au Banc doivent être faites sur un registre tenu à la disposition des consignataires dans la Maison de Famille. Il est satisfait aux demandes dans l'ordre d'inscription.

Passagers entre la France et Saint-Pierre.

A son départ de France le navire-hôpital prendra des passagers pour Saint-Pierre dans la limite des places disponibles.

Pour les demandes de passages et pour renseignements s'adresser au Siège central.

Passagers entre Saint-Pierre et la France.

Nous acceptons des passagers pour la traversée de retour en France dans la limite des places disponibles, en donnant la priorité aux marins malades ou fatigués. (S'adresser directement au Capitaine du navire-hôpital pour les demandes de passage).

Transport de matériel.

Le navire-hôpital prendra seulement les vivres, (alcools exceptés), l'habillement et le matériel d'armement destinés aux navires du Banc.

Le transport sera tarifé sur la base de 50 frs les mille kilos ou le mètre cube.

Le matériel en cours de transport n'étant pas assuré par notre Société, celle-ci décline toute responsabilité en cas de perte ou d'avarie.

Un registre sera tenu à la disposition des des consignataires par le Directeur de la Maison de Saint-Pierre. Ils devront y inscrire leurs demandes de transport auxquelles il sera donné suite dans les limites de la place disponible à bord du navire-hôpital, mais dans l'ordre d'inscription sur le registre. Un duplicata du «Bon de transport» est remis au consignataire avec la signature du Capitaine du navire-hôpital.

Le primata émargé par le capitaine récepteur du matériel est transmis par le siège central à l'armateur, après recouvrement des frais.

Matériel non délivré.

Le matériel non délivré (absence du destinataire ou mauvais temps) sera rapporté au consignataire. Le fret d'aller seul est facturé.

Matériel de France à Saint-Pierre ou vice-versa.

A son départ de France ou vice-versa, le navire-hôpital pourra emporter du matériel dans la limite des places disponibles. Le transport sera tarifé sur la base de X... frs la tonne ou le mètre cube.

S'adresser pour les demandes au Siège Central ou à Saint-Pierre au Capitaine du navire-hôpital.

Bazar.

Le navire-hôpital possède un certain nombre d'articles utiles aux équipages qui en ont souvent fait la demande. La liste de ces articles avec leurs prix sera remise à chaque navire dès la première croisière.

Afin d'éviter les pertes de temps, les capitaines devront, s'ils désirent des articles du Bazar apporter la liste de ces articles.

Les cessions aux hommes seront faites au comptant.

Les cessions aux capitaines pourront être faites sur Bons signés d'eux qui seront ensuite transmis aux armateurs après recouvrement.

Commandes.

Le navire-hôpital transmettra aux consignataires à Saint-Pierre, les «Bons de commandes» signés que les capitaines lui remettront et se chargera, au tarif prévu du retour des commissions qui lui seront confiées par les consignataires. La Société des Œuvres de Mer ne peut admettre aucune responsabilité dans l'exactitude du retour des commissions confiées à ses soins. Elle se borne à transmettre les commandes des capitaines aux consignataires, ou les colis expédiés par les consignataires aux capitaines.

Les «Bons de commandes» sont établis sur un registre à souche tenu à bord du navire-hôpital. Le primata est adressé par nos soins au consignataire, le duplicata remis au capitaine qui fait la commande.

Réparations.

Dans la limite de son temps disponible le navire-hôpital se charge des réparations qu'il est à même d'entreprendre. Les capitaines émargent un registre à souche dont le duplicata leur est remis en même temps que la livraison du matériel réparé et le primata envoyé par le siège central à l'armateur après recouvrement des frais.

Remorquages.

1^o Il ne pourra être fait appel au navire-hôpital pour les services ordinaires de re-

Il ne faut pas être si prompt à condamner la conduite des autres, et ceux qui veulent glosier doivent bien regarder chez eux s'il n'y a rien qui cloche

MOLIERE

morquage, entrées et sorties de port, qu'en l'absence de tout autre remorqueur appartenant à une compagnie de commerce. Le prix de ces remorquages sera le même que ceux des tarifs commerciaux.

2^o Le navire-hôpital mettant simplement sa force motrice à la disposition du remorqueur laisse à ce dernier toute la responsabilité de l'opération. Par conséquent aucun recours ne pourra être exercé contre le navire hôpital pour quelque cause que ce soit et notamment pour les avaries que pourrait subir le remorqueur.

3^o Dans le cas de remorquage extraordinaire et de secours prêtés à un navire en détresse, la Société des Œuvres de Mer se réserve le droit de réclamer une indemnité d'assistance proportionnelle aux services rendus.

4^o Tout litige ou contestation concernant l'application de ce règlement ou la fixation de l'indemnité d'assistance pouvant être due à la Société des Œuvres de Mer sera soumis à l'arbitrage du Comité des Assureurs Maritimes de Paris.

Cessions de vivres, charbon.

Ces cessions ne peuvent être faites que dans la limite des disponibilités du navire-hôpital.

Les prix sont à débattre avec le capitaine du navire-hôpital.

Les capitaines émargent un registre à souche dont le duplicata leur est remis en même temps que la livraison et le primata est envoyé à l'armateur par le siège central après recouvrement des frais.

Les cessions peuvent être faites au comptant. Un reçu est délivré aux capitaines qui font eux-mêmes le règlement.

Nota.

La Société des Œuvres de Mer s'efforcera d'aviser les armateurs intéressés, avant les règlements des équipages, des cessions consenties par elles.

En tout cas, il appartient à chaque armateur, s'il le juge utile, de se faire remettre par les capitaines avant le règlement de fin de campagne l'état des cessions approuvées par lui.

La Société des Œuvres de Mer considérera les signatures des capitaines comme engageant l'armateur. Il appartient à ce dernier de donner et de signer toutes instructions qu'il jurera utiles à son capitaine.

Questions qui se posent?

Nous faisons au cours de nos pégrinations sur les Bancs, bien des constatations, elles nous suggèrent quelques réflexions. Elles feront l'objet de la série d'articles qui seront publiés sous cette rubrique.

Est-il très utile pour pêcher de connaître sa position géographique?

Il y a encore quelques capitaines qui n'en sont pas convaincus et cela pour plusieurs raisons!

La première est très simple: la sonde et les échantillons du fond ramenés par les chaudrettes ou les lignes prouvent que l'on est sur un bon fond de morue.....

Qu'importe que ce soit par telle latitude ou telle longitude...?

Evidemment, s'il y a du poisson, il va sans dire que la morue a la même valeur sous le 45^e que sous le 44^e degré de latitude. Mais à qui n'arrive-t-il pas de rester plusieurs jours sans pêcher?

Est-il indifférent quand on est obligé de changer de mouillage d'aller ici ou là?

Peut-on raisonnablement affirmer qu'on va trouver immédiatement un terrain favorable?

Si au contraire on sait où l'on est et où l'on veut aller, la route ne sera-t-elle pas plus facile? Ne sera-t-elle pas plus rapide?

Or, quel est le Capitaine qui presque chaque année ne découvre pas dans les parages favorables, un coin particulièrement bon,



qu'il serait très heureux de retrouver au moment où le poisson ne donne plus là où il se trouve?

C'est alors qu'une deuxième objection est quelquefois faite:

— Je n'ai pas de chronomètre.... et quelques uns ajoutent.... d'ailleurs cela ne sert à rien.... avec une bonne latitude et une bonne sonde, je me débrouille toujours.

Je reconnais bien volontiers que sur le Platier, par exemple, le fond est en général assez bien connu. Chacun a son carnet où les sondes ou la nature du fond sont indiquées pour chaque latitude, de telle manière que cette affirmation est en général assez exacte.

Pourtant l'empressement avec lequel on nous a demandé l'an dernier nos cartes du Platier, qui sont un peu plus sondées que la carte actuelle du service hydrographique, nous prouve que beaucoup de capitaines ne sont pas fâchés d'avoir quelques renseignements complémentaires.

Je voudrais vous prouver par deux exemples que les erreurs de point sont quelquefois importantes.

La plupart d'entre vous savent que l'on trouve sur le Platier dans la région de l'E de Neure, une fosse de 54 mètres.

Je me trouvais un jour par 44° 23' Nord, et 50° 09' de Greenwich; j'aperçois deux navires.

Je demande son point au premier: 44° 23' me dit-il, à 8 milles dans l'Ouest des accores du Platier. Cela mettait entre nos points une différence de 20 milles.

Je passe au deuxième navire qui se trouvait en fait à 2 milles dans l'Ouest du premier.

— Quel est votre point?

— 44° 24 Nord, sous le V de Neure.

Bien plus à l'Ouest, que le premier, que celui-ci se plaçait à 48 milles dans l'Est. Qui de nous trois avait raison?

Une heure après, je trouve à 6 milles de là, dans le Sud, un troisième navire dont la position cadrerait avec la mienne à 2 milles près.

Plus tard, je suis revenu dans la même région; j'ai retrouvé les parages sondés et le troisième navire qui n'avait pas changé de mouillage. J'ai pu constater que mon point le jour de la première rencontre était exact à moins de 2 milles.

Un autre jour, je rencontre un groupe de navires et me dirige vers le D et le Platier. Je lui donne mon point, je lui demande son fond?

— Je n'ai pas sondé, me répond-il.

Que devient alors la certitude de la position par latitude et sonde? Comment si la place est bonne, la retrouvera-t-on une autre fois si on la cherche?

Je crois à la très-grande utilité d'un chronomètre sur les navires de pêche. J'y crois d'autant plus que la «Sainte Jeanne d'Arc» se fera un plaisir de vous passer des top, chaque fois qu'elle en recevra la demande.

Je prévois même dès cette année, un signal de top, de façon que les Capitaines n'aient pas besoin d'apporter leur chronomètre à bord du navire-hôpital, ce qui est fort gênant surtout les jours de mauvais temps.

A la suite de la demande, nous amènerons une boule et l'heure de Greenwich au moment du top sera donnée au Capitaine intéressé quand il sera à bord du navire-hôpital.

Comme nous rencontrons la plupart des navires pêcheurs à chaque croisière, il leur est facile d'avoir chaque mois une comparaison, et la raison invoquée trop souvent pour n'avoir pas de chronomètre, n'existe plus.

J'indiquerai d'ailleurs dans un prochain article un moyen simple de faire le point au mouillage, sans calculs compliqués de manière à avoir une bonne longitude.

Quant à la position de la «Sainte Jeanne d'Arc», je tiens en passant à rectifier une erreur fréquente, à réluter une remarque qui m'est souvent faite.

— Comment pouvez-vous savoir où vous êtes, me dit-on, avec tant de navigation de brume, et tous les détours que vous faites dans tous les sens, d'un navire à l'autre?

Evidemment, je ne prétends pas toujours savoir très exactement où je suis: la brume et les courants qui règnent sur les Bancs me laissent quelquefois dans une certaine incertitude.

Mais il suffit que je retrouve un navire qui n'a pas changé de mouillage depuis la dernière croisière pour que je puisse rectifier mon point. Et dès que le temps est clair, de jour et de nuit, les observations marchent, de telle sorte que je puis continuellement rectifier sur la carte le croquis de mes routes.

J'espère bien d'ailleurs que dans un avenir prochain, nous arriverons à singulièrement améliorer la situation. Lorsque les navires

de pêche auront la téléphonie sans fil, la première de toutes les opérations sera pour la «Sainte Jeanne d'Arc» de repérer sa position et celle de ses interlocuteurs au goniomètre. Trois ou quatre directions de navires connus et n'ayant pas changé de mouillage, seront pour elle comme autant de relevements de phares placés sur la carte.

Je noterai en même temps les relevements des navires que je n'aurai pas encore rencontrés. Et dans la journée il me suffira de prendre une série de nouveaux relevements goniométriques pour avoir par recoupement, la position exacte des navires à assister le même jour ou le lendemain.

A ce moment, la brume n'existera plus, et tous les voiliers, que le temps soit clair ou bouché, pourront me demander leur point et l'obtenir avec une exactitude suffisante pour tous les besoins.

En attendant cet heureux jour, faites des observations, et quand le navire-hôpital passe près de vous, donnez-lui tous les renseignements possibles, sur la sonde et la nature du fond. Prenez votre sonde le plus près possible de l'avant et à plusieurs reprises dans la même journée. Il y a sur les Bancs, indépendamment des courants généraux du Labrador et du Gulf Stream, un mouvement de marée incontestable. Il n'est pas très-fort, mais il existe, et cela suffit à fausser l'exactitude des résultats.

Nous avons publié cette année une nouvelle édition de la carte du Platier, et après chaque campagne, nous la compléterons. Nous arriverons peu à peu à une carte suffisamment détaillée, et ce sera en puisant appoin pour nous permettre de déterminer notre point. Ceci ne nous dispensera pas toutefois de chercher d'autres moyens pour reconnaître notre position, car deux sûretés valent mieux qu'une.

Tout ce que nous disons ici pour le Platier doit s'appliquer plus rigoureusement encore à toute la région de pêche du Nord qui est beaucoup moins bien connue et où par conséquent les erreurs de position sont plus considérables.

La conclusion immédiate qu'on en pourrait tirer, c'est qu'il y a du poisson partout. Cette appréciation est un peu hâtive. Il est certain qu'il y en a beaucoup plus à certains endroits qu'à d'autres, et ma conviction personnelle est que la plus nette est qu'il y a d'excellents gisements qui ne sont pas connus et jamais fréquentés.

Tout au moins ne sont-ils pas fréquentés par les Français! Aux époques où la morue est rare sur le Platier, tandis que tous les pêcheurs s'y précipitent parce qu'il fait chaud, et que l'encornet n'est pas transportable, ne serait-il pas indiqué pour les navires de se disperser sur les fonds favorables au lieu de se presser les uns contre les autres et de se gêner mutuellement sur les seuls gisements qui soient bien connus?

Mais pour cela il faudrait savoir:

1° où sont les bulots en dehors du Platier?

2° se placer au point indiqué?

En ce qui concerne le premier point, si tous les capitaines veulent bien nous prêter leur concours, nous ne tarderons pas à avoir une carte sérieuse des gisements intéressants.

En ce qui concerne le second point, il faut se décider à croire à l'utilité pour la pêche des observations astronomiques.

Commandant BEATGE.

La «Lettre Océan»

Le trafic des «Lettres-Océan» s'est sensiblement développé au cours de la campagne 1923.

La Compagnie «Radio-Maritime», soucieuse de faciliter l'échange des communications des navires de pêche, leur fait encore cette année des conditions spéciales.

Pour les navires français du Banc, le tarif sera de six francs pour vingt mots et 15 centimes par mot supplémentaire.

Pour bénéficier de ce tarif spécial, les «Lettres-Océan» devront être transmises aux Paquebots français faisant la ligne New-York-Le Havre.

Voici pour quelques semaines les dates prévues de départ de New-York des navires de la Compagnie Transatlantique:

SUFFREN	13 Mai
PARIS	14 Mai
FRANCE	21 Mai
ROCHAMBEAU	4 Juin
SAVOIE	7 Juin
PARIS	11 Juin
CHICAGO	21 Juin
FRANCE	18 Juin
SUFFREN	28 Juin
LAFAYETTE	28 Juin
PARIS	2 Juillet
ROCHAMBEAU	5 Juillet
FRANCE	9 Juillet
SAVOIE	19 Juillet
PARIS	23 Juillet
FRANCE	30 Juillet

Les Capitaines du Banc peuvent compter pouvoir entrer en communication avec ces paquebots deux ou trois jours, suivant leur vitesse, après leur départ de New-York, pour leur transmettre leur message.

Nous rappelons que les «Lettres-Océan» sont passées par T.S.F. aux paquebots et mises à la poste à l'arrivée au Havre, elles suivent leur destination par voie postale, mais recommandées. Elles arrivent donc à destination six ou huit jours au plus après leur expédition.

L'acheminement des «Lettres-Océan», se faisant par la poste, les adresses télégraphiques conventionnelles, ne sont pas admises.

Le Navire-Hôpital est à l'entière disposition des Capitaines et Patrons du Banc et passera les «Lettres-Océan» qui lui seront remises.

Le règlement se fera en fin de campagne, près de l'armateur intéressé par les soins du siège central de la Société des «Oeuvres de Mer».

Liste de départs des Paquebots de New-York.

PAQUEBOTS MIXTES,

PARIS, 14 mai, 11 juin, 2 juillet, 23 juil.

FRANCE, 21 mai, 18 juin, 9 juil, 30 juil.

LAFAYETTE, 28 juin.

SUFFREN, 13 mai, 28 juin.

ROCHAMBEAU, 4 juin, 5 juillet, 7 août.

LA SAVOIE, 7 juin, 19 juillet.

CHICAGO, 28 juin.

Ces paquebots passeront sur le Banc environ 3 jours après leur départ de New-York.

Avis

Petite lettre aux TERRE-NEUVAS

Marins de la Grande Pêche!

Le Morticole du Banquereau ne vous a pas oubliés!

Vous vous rappelez ses bons conseils! Il vous a recommandé, il vous recommandera encore de vous laver souvent, de vous laver d'autant plus souvent que vous êtes par votre profession plus exposés à vous salir, entre les débris saignants de poisson, les débris de bulots et l'eau croupie des fonds de doris.

Mais, me direz-vous, le temps et plus encore l'eau manquent sur les Bancs pour faire sa toilette!

— Je le sais bien — Cependant entendons nous! Précisons si vous le voulez! Il y a incontestablement des difficultés, aussi ne vous conseillerai-je pas le bain quotidien, malheureusement chimérique; mais entre le bain quotidien et «la mode des Bancs» que vous connaissez bien, il y a place pour pas mal d'intermédiaire.

Je reconnais bien volontier que l'eau douce est rare sur les Bancs, que sa rareté a contribué au succès de «la mode des Bancs», mais vous reconnaîtrez sans peine, qu'il y a aussi dans cette mode un peu d'insouciance coupable, un peu de paresse!

— Allons! un peu de volonté! un petit effort!

Si nous ne pouvons encore vous ravitailler en eau douce, comme nous le voudrions, nous mettons cette année à votre disposition sur le navire-hôpital un savon spécialement fabriqué pour utilisé avec l'eau de mer!

Essayez-le. — Si les résultats sont satisfaisants, ce sera un grand progrès et nous augmenterons l'approvisionnement l'an prochain.

Le Morticole du Banquereau.

Bazar de la «SAINTE JEANNE D'ARC»

Les Marins du Banc trouveront à bord du navire-hôpital les articles suivants aux prix indiqués.

Les Capitaines sont instamment priés de préparer d'avance leur liste de commande et le montant de celle-ci.

Hameçons n° 14.5 et 15, le mille	15 fr.
Cartes du Platier,	2 00
Chocolat, la tablette de 250 gr.	2 50
Tabac bleu, le paquet,	0 70
Tabac gris, le paquet,	0 50
Cigarettes, le paquet de 25,	1 00
Papier à cigarettes, le cahier,	0 20
Pipes «Jacob»,	1 50
Pipes «Jacob»,	2 00
Pipes «bruyère»,	6 00
id	6 50
Pipes «bois»,	0 50
Bougies, la pièce,	0 30
le demi-kilo.	4 50
Savon spécial pour l'eau de mer,	
le demi-kilo,	2 25

Avis à MM. les Consignataires

MM. les Consignataires ayant du personnel ou des colis à faire parvenir aux navires du Banc sont invités à faire leurs demandes sur les carnets à souches tenus à leur disposition dans ce but à la Maison de Famille de la Société.

Il sera donné satisfaction à leurs demandes dans l'ordre d'inscription.

Les jours et heures d'arrivée et de départ du navire-hôpital seront affichés à la Maison de Famille dès qu'ils seront connus.

Le navire-hôpital ne recevra pas, à bord les passagers ou marchandises qui n'auront pas été inscrits à la Maison de Famille.

Liste de départs des Paquebots de New-York.

PAQUEBOTS MIXTES,

PARIS, 14 mai, 11 juin, 2 juillet, 23 juil.

FRANCE, 21 mai, 18 juin, 9 juil, 30 juil.

LAFAYETTE, 28 juin.

SUFFREN, 13 mai, 28 juin.

ROCHAMBEAU, 4 juin, 5 juillet, 7 août.

LA SAVOIE, 7 juin, 19 juillet.

CHICAGO, 28 juin.

Ces paquebots passeront sur le Banc environ 3 jours après leur départ de New-York.

Avis

Tous les dimanches de Mai, la Sainte Messe sera célébrée tout spécialement pour les marins de la Maison des Oeuvres de Mer à 9 heures.

Tous les dimanches aussi, sans exception, réunion à 13 heures, suivie du Salut du Très Saint Sacrement.

Dimanche 11 Mai, soirée récréative: Cinéma entrée Gratuite comme par le passé.

PROGRAMME:

Caroline chef de gare.

Le fanfaron du Tanch.

Voilà ce n'est pas plus difficile que ça, Mav Médecin malgré lui en 2 parties.

Pensées.

Une vie sobre est le principe d'une vie honnête, longue et robuste. La débauche, au contraire, en fait plur mourir que les armées n'en détruisent.

St-Vincent de Paul.

L. LEMER Fils et V. BRISSON

Fondeurs à NANTES

TURLUTTE de toutes formes et de tous poids.

FAULX à deux ou trois hameçons de tous poids,

APPAREILS AMÉRICAINS et Émerillons en cuivre.

PLOMBS à Morues de 3 kil. 500.

BALANCINES, Doubles et Simples

BLOMBS DE SONDE avec trou pour le suif.

Demander catalogue et prix, ÉCHANTILLONS GRATUITS.

Imprimeur Gérant H. PAUL.

Handwritten note at bottom right: Pour dépôt légal... 15 mai...