



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

Savoir se gêner est la première chose à apprendre.

DIDEROT



TEMPÉRATURE de L'EAU SUR LES BANGS

Un certain nombre d'armateurs ont commandé des thermomètres à maxima et minima construits sous le contrôle de l'Office Scientifique des Pêches; ils vous ont été expédiés et le navire-hôpital vous les a remis ou vous les remettra.

J'ai déjà attiré votre attention sur l'intérêt considérable que peut présenter pour la pêche, l'observation des températures de l'eau aux différentes profondeurs, et dans l'un de nos derniers numéros, nous avons publié les instructions de l'Office Scientifique des Pêches pour l'emploi des thermomètres de profondeur. Pour préciser sa pensée, Monsieur Le Danois a pris un cas concret, celui d'un navire mouillé aux accores du Platier par 55 mètres de fond et conseillait de prendre les températures successivement à 50 mètres de profondeur, à 25 mètres et à la surface.

Pour les raisons que nous avons exposées nous conseillons, pour tirer des indications thermométriques tout les résultats qu'on peut en attendre, de prendre des températures tous les jours, et de les noter soigneusement, ce qui permettra de les comparer les une aux autres et d'en suivre les variations.

L'opération peut-être faite très rapidement sur un navire possédant trois thermomètres, ce qui a l'avantage d'éviter les chances d'erreur.

Vous êtes mouillé par des fonds de 55 mètres, disons-nous, et vous êtes vraisemblablement à ce mouillage pour quinze jours, trois semaines, peut-être davantage.

Sur votre ligne de sonde convenablement lestée (un plomb de cinq kilos par exemple) frappez une fois pour toutes pendant votre séjour à ce mouillage un thermomètre à 5 mètres du plomb; un second à 25 mètres au dessus du premier, et le troisième à 20 mètres au dessus du second.

Avant de mouiller la ligne de sonde et les thermomètres vous avez soin bien entendu de ramener les index métalliques en contact avec le mercure, ainsi qu'il est dit dans la note de Monsieur le Danois.

Dès que le plomb touche le fond, vos thermomètres se trouvent automatiquement à 5 mètres, à 25 mètres, et à 50 mètres de profondeur.

Dix minutes après, vous relevez la ligne de sonde et vous notez aussitôt les températures indiquées. Vous avez donc les éléments voulus pour suivre les variations d'un jour à l'autre de la température et ces renseignements peuvent être très intéressants aussi bien pour le présent que pour l'avenir.

Trois thermomètres! C'est beaucoup me direz-vous! C'est une dépense! Non la dépense n'est pas lourde; elle est très légère si vous mettez dans la balance les services rendus. Et parmi ceux-ci nous faisons figurer les gains de temps et l'élimination des erreurs.

Voici un navire qui arrive dans une région particulièrement recherchée par son capitaine. Vous savez le temps et la peine qu'il faut pour relever son ancre! Avant de mouiller, assurez vous donc que les conditions de température que l'expérience nous montre comme nécessaires pour une bonne pêche sont réalisées!

Avec trois thermomètres c'est l'affaire de dix minutes. Et n'hésitez pas à aller chercher fortune ailleurs, si les températures ne sont pas convenables. L'endroit pouvait être

très excellent l'année précédente, il est devenu mauvais par suite de déviations momentanées des courants dont nous ne connaissons pas les lois.

Les températures observées sont convenables; vous avez mouillé; la pêche est satisfaisante! Continuez à relever vos températures chaque jour, c'est si vite fait!

Voici le poisson qui devient moins abondant. C'est peut-être qu'il se raréfie, c'est que les eaux commencent à se contaminer; c'est peut-être que les températures de l'eau se sont élevées faisant fuir la morue. Si vous avez soigneusement noté vos températures chaque jour, ce dernier phénomène ne doit pas vous surprendre, vous avez dû en sentir les tendances avant d'en constater les manifestations et un changement de mouillage paraît indiqué.

L'observation des températures est aussi intéressante pour l'avenir que pour le présent!

Si chacun des Capitaines voulait bien nous remettre en fin de campagne les températures observées par lui chaque jour, en précisant le point où elles ont été observées il serait vite fait d'établir le régime des courants au cours de cette campagne.

Sans doute ceci ne permettrait pas encore de vous annoncer quel sera le régime des mêmes courants pendant la campagne suivante, mais enfin en serrant le problème tous les ans d'un peu plus près, on arriverait progressivement à améliorer la situation.

Pour arriver à ce résultat que faut-il? Un peu de bonne volonté de la part de chacun puis beaucoup d'ordre et de méthode sans idée préconçues?

KERMORUS

Questions qui se posent?

LES MOTEURS

Depuis la guerre on a vu apparaître le moteur sur les voiliers du Banc.

Ces moteurs sont tous à essence pour le moment et les seuls que nous connaissons sont destinés au guindeau. Ils est évident que l'immense appareil à pompe en usage sur beaucoup de navires est un peu archaïque, et que sa lenteur inévitable fait quelquefois hésiter un capitaine à changer de mouillage.

En attendant la disparition complète de cet engin, la solution actuelle est loin d'être satisfaisante; le concours du personnel du navire-hôpital a été maintes fois demandé pour des réparations, et voici les réflexions que me suggèrent ces nombreuses interventions.

Il y a d'abord la question de transmission et cette question est des plus importantes étant donné la très grande irrégularité de l'effort à faire, les chocs même à prévoir sur une mer plus ou moins agitée.

Ces transmissions se font soit par chaînes-galles, soit par engrenage.

Dans ce dernier cas, des efforts excessifs peuvent entraîner l'arc boutement des pièces, et par suite, des avaries; dans le premier cas, si l'effort est trop considérable le moteur cale.

Bien que la puissance du moteur soit suffisante, elle n'est généralement pas assez progressive dans les attelages actuellement utilisés pour ne pas caser quelques déboires. Ils sont inévitables, et la solution est encore éloignée, car ce problème des liaisons, résolu à terre pour les cas de varia-

tions d'efforts analogues à celui qui nous occupe, est encore dans l'enfance à bord des navires.

Quant au moteur actuel il est à essence!

C'est un très grand danger à bord d'un navire, c'est un danger encore plus grand sur un navire pêcheur dont l'effectif est nécessairement plus considérable. Il est indispensable que cette essence soit placée sur le pont, dans des coffres en tôle bien étanches, si non, on verra tous les ans se renouveler des accidents comme ceux survenus en 1923.

On ne saurait prendre trop de précautions contre l'essence, il est moins dangereux de fumer dans une soute à poudre, que dans un compartiment où il y a de l'essence!

Aucun marin ne fumerait dans une soute à poudre et cependant il en est, qui par étourderie, descendent avec une bougie allumée dans un compartiment où il y a de l'essence!

Pourquoi ne pas employer les moteurs à pétrole lampant?

Il existe dans notre marine marchande plusieurs voiliers à moteur auxiliaire qui n'ont d'autre moyen de relevage qu'un guindeau à moteur alimenté au pétrole! Il existe en Angleterre, au Danemark, en Norvège, en Allemagne et en Hollande d'excellents moteurs au pétrole lampant! N'en existe-t-il pas en France?

Deux objections ne peuvent manquer de être faites: c'est l'exemple des Américains qui le moteur à essence est bien plus cher que le moteur à pétrole; c'est l'exemple de notre flottille de pêche d'Arcachon.

Je ferai d'abord remarquer que les conditions dans lesquelles nous faisons la Grande Pêche nous imposent un matériel tout différent. Nos navires sont des vaisseaux à côté de ceux employés par les Américains ou par les pêcheurs d'Arcachon, et les conditions de la vie journalière y sont toutes différentes.

Il n'est donc pas surprenant que les marins Américains et Landais aient pu acquiescer, sans trop de fâcheux accidents, une expérience du moteur à essence que ne possèdent pas encore nos marins de la Grande Pêche.

On peut cependant constater à Arcachon une tendance vers la solution mixte: lancement à l'essence et marche au pétrole: je dois toutefois pour être tout à fait sincère, faire remarquer que cette tendance est motivée, non par crainte de l'incendie, mais parce que le pétrole est sensiblement plus économique. C'est une considération qui a son poids; le moteur à pétrole coûte de 20 à 25 o/o moins cher que le moteur à essence.

Il faut voir rentrer à la marée toute cette flottille d'Arcachon pour se rendre compte de l'entraînement spécial de tous ces marins pêcheurs, qui sont marins mécaniciens. D'ici quelques années la même évolution sera chose faite chez nos marins de la Grande Pêche; elle est inévitable.

Puisque nous sommes sur ce chapitre il faut dire un mot de la propulsion à moteur.

Ce qui la motivera un jour chez nous, c'est la crise de la main d'œuvre qui sévit un peu partout, mais particulièrement en France et qui sera plus redoutable encore dans quelques années. On voit certains Canadiens inaugurer sur les Bancs une nouvelle méthode de pêche avec des goélettes à moteur, déposer successivement leurs doris sur les lignes en remontant au vent au moteur, puis redescendre les prendre sous le vent et faire ainsi plus de travail avec moins de doris.

En dehors de cette utilisation du moteur

il est incontestable qu'en maintes circonstances un voilier serait bien heureux de pouvoir relever rapidement son ancre et de pouvoir appareiller même les jours de calme.

Les moteurs américains sont pour les propulseurs comme pour les guindeaux, des moteurs à essence. Je ne reviendrai pas sur les inconvénients: dangers d'incendie et combustible coûteux.

Si nos voiliers doivent un jour se munir de propulseurs, j'estime que la solution qu'ils doivent chercher se trouve plutôt du côté des moteurs Semi-Diesel.

Cdt Beaugé

Troisième Croisière du NAVIRE-HOPITAL

155 Navires visités
77 Consultations
28 dons de médicaments
5 malades hospitalisés
552¹/₂ lettres remises
5328 lettres reçues
2 télégrammes remis
64 télégrammes reçus
56 journées d'hôpital

La Sainte Jeanne d'Arc ayant appareillé de Saint-Pierre le 1^{er} Juillet commence sa croisière par le Banc de Saint Pierre. Elle y trouve 25 navires dont la pêche s'annonce assez bonne les navires ayant l'heureuse inspiration de rester en place au lieu de courir à la recherche d'une aubaine problématique.

Malheureusement il n'en est pas de même dans les autres régions du Banc. L'encor et donné par intermittence et dès son apparition, l'espoir des pêches meilleures a entraîné les voiliers à désertir les chemins frayés pour courir dans toutes les directions à la recherche du bon et introuvable gisement. L'hiver a été doux l'eau est chaude cette année et le poisson a déserté les parages ordinaires.

La croisière est favorisée par un temps assez clair, mais les navires sont extrêmement dispersés, et perpétuellement en route de sorte que malgré la présence de la Ville d'Ys qui nous signale chaque jour les navires qu'elle découvre de son côté, nous arrivons toujours trop tard pour assister les éternels vagabonds.

Pendant toute notre croisière nous n'arriverons à rencontrer que la moitié de notre flotte de pêche et nous retrouverons dans les parages les plus éloignés les uns des autres toujours les mêmes navires qui semblent se déplacer avec nous.

De cette situation difficile je conclus une fois de plus à la nécessité pour tous les voiliers de se procurer au plus vite un appareil de communications par sans fil avec le Navire-hôpital qui est leur relai naturel avec les armateurs. A quoi bon faire cent milles pour trouver en arrivant la place désertée depuis deux jours par des navires qui ne pêchant pas suffisamment à leur gré font un perpétuel chassé croisé du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest? Il vaut mieux quarante ou même trente quinquenaux là où l'on se trouve que de perdre une semaine en recherches infructueuses pour se contenter finalement de vingt-cinq. Un mot aux voisins par T.S.F. aurait dissuadé les capitaines de changer de place. C'est la «faillite» partout. Celui qui pêche le plus est celui qui ne bouge pas. C'est la fable du héros qui se

joue cette année sur le banc. Un poste rudimentaire de T S F permettrait de faire mieux et le passage désiré de la Sainte Jeanne à l'horizon serait assuré ainsi que la remise des télégrammes des armateurs; la seule indication du cours du poisson suffirait pour guérir l'affolement qui semble s'emparer des malchanceux à mesure que la campagne avance. Plus que jamais la T. S. F. sans être la panacée universelle à tous les maux du Banc nous semble le véritable moyen d'améliorer considérablement la situation à tous les points de vue et particulièrement au point de vue moral qui en a besoin sérieusement cette année.

Après trois jours de recherches infructueuses dans le «Grand Nord» où partout nous entendons le même refrain «Il y avait ici une quinzaine de navires il y a une semaine mais tous sont partis», nous finissons par les Virgins Rocks, où la brume se fait épaisse au point de nous empêcher d'approcher avec sécurité de cet amas de rochers dont les fonds sont dangereux avec la moindre levée (6 mètres) et nous manquons certainement un douzaine de Portugais.

La Sainte Jeanne d'Arc après s'être ravitaillée en charbon à Sydney fait route sur Lunenburg, le plus important des ports de pêches du Canada.

La population qui a souvent entendu parler des assistances nombreuses faites aux navires Canadiens parle le Navire hôpital des Œuvres de mer fait à la Sainte Jeanne un accueil enthousiaste. La ville est pavée, une foule nombreuse est sur le quai avec les autorités du pays. On fête l'équipage et l'Etat major. Une séance spéciale au cinéma présente le film d'assistance en mer pris sur les Bancs en 1922 et cette œuvre de documentation unique en son genre provoque l'admiration générale.

Le 26 juillet après deux jours passés à Lunenburg, la Sainte Jeanne reprend sa course, assiste sur le Middle Ground 15 chalutiers et va faire son grand plein de charbon pour recommencer une croisière au Grand Banc.

La recherche des navires sera-t-elle plus heureuse cette fois?

Quatrième Croisière du NAVIRE-HOPITAL

La Sainte Jeanne a appareillé de Saint-Pierre pour sa quatrième croisière le 3 Août à minuit. Nous passons sur le banc de St Pierre les journées du 4 et 6 Août. Le temps clair le premier jour devient orageux le lendemain, la houle se forme, la brume survient au cours de la journée du 5 rendant l'assistance plus difficile. Toutefois nous parvenons à assister pendant ces trois jours quarante et un navires dont 7 portugais et 2 canadiens.

La pêche donne d'une façon satisfaisante et les navires qui ont eu l'esprit de persévérer n'ont pas à se plaindre de leur mois de juillet.

Le 7 août sur le Trou Baleine, nous rencontrons un français et trois canadiens. Le temps est brumeux et nous ne pouvons savoir si nous ne laissons personne derrière nous.

La Ville d'Ys nous précède d'une Journée. Son télégramme quotidien nous avertit des navires rencontrés. Pendant sept jours jusqu'au onze au soir son concours nous sera précieux.

J'ai constaté pendant cette croisière empoisonnée par la brume combien ce travail en commun de deux navires sur le Platier peut être fécond. Je puis dire que pour cette fois, grâce à la Ville d'Ys la brume n'a pas été un obstacle et les résultats ont été très satisfaisants.

Certains bateaux que nous risquions de manquer dans la brume ont été servis immédiatement et ont connu sans attendre les ordres de leur armateur. Le service de l'eau et des commissions a pu être assuré sans difficultés; les lettres ont été emportées par la Ville d'Ys le 11 et ont gagné deux courriers à Saint-Pierre et le nombre de navires inaperçus a été très réduit. Pendant huit jours la Sainte Jeanne parcourt le Platier et rencontre ou visite 124 dont certains plus de trois fois.

Après cette semaine pendant laquelle la brume a été presque continuelle avec de rares éclaircies il ne nous reste plus à voir que 34 navires français. Où sont-ils? Je l'ignore mais ce que je puis dire c'est qu'ils ne sont pas sur le Platier.

Le résultat de cette assistance est la remise de 44 télégrammes des armateurs aux capitaines. Je n'avais jamais eu pareille aubaine et ils ne faudrait pas que M. Mrs les armateurs en concluent que telle est la norme. L'appareil de T. S. F. que nous ne cessons de préconiser n'en est pas moins nécessaire et un seul chiffre suffira pour le prouver: Il reste 14 télégrammes à distribuer. Or, je crois avoir suffisamment prouvé par mes comptes rendus antérieurs que la remise à date fixe d'un télégramme à un navire est impossible pour le moment. Il nous est arrivé de recevoir d'un armateur un télégramme demandant une réponse télégraphique Or nous étions sur le Grand Banc et le navire en question avait été signalé sur le Banc de Saint-Pierre. C'est comme si la Sainte Jeanne étant à Rennes on m'avait demandé une réponse télégraphique d'un correspondant habitant Marseille.

Inutile de dire qu'il ne pouvait même pas être question de retourner dans le premier endroit. Mes soutes sont limitées et il y a plus d'un navire à servir.

Ne nous hâtons pas de conclure de l'heureuse remise de 34 télégrammes à la présente croisière qu'il est inutile de prévoir un appareil de T. S. F. sur les voiliers. C'est une chance et voilà tout. Tandis que ce qui est malheureusement trop réel c'est le fait que 35 navires restaient à voir à notre départ du Platier le 15 août. Pendant les journées du 16 et du 17 la brume a sévi sans interruption et mes pérégrinations dans la région et vers le «Grand Nord» et la flèche de déclinaison où les navires sont (très) clairsemés ont été particulièrement infructueuses. Ayant découvert les roches de l'Est grâce à un relèvement gonimétrique du Cap Race et à la sonde j'ai pu voir un certain nombre de Portugais. Des Roches de l'Est j'ai fait route sur les Virgins, mais si l'on se souvient qu'il y a là des fonds de 5 et 8 mètres qui avec une houle de trois mètres sont plutôt dangereux pour un navire qui cale 4 m 10, on comprendra que la prudence la plus élémentaire me forçait de faire route de façon à tangenter le massif et non à passer en plein milieu.

Malheureusement il y avait 300 mètres de vue et les Portugais ne se servent pas de leur cornemuse de cloches que l'on entend à 4 ou 500 mètres tout au plus. Dans ces conditions ce qui est arrivé était à prévoir. Il y avait une vingtaine de Portugais alignés des deux côtés du massif rocheux parait-il, et certainement je ne suis pas passé à plus de 300 mètres au sud du groupe. Ils m'ont certainement entendu car le massif n'a pas plus de quatre milles du Sud au Nord et comme la brise portait dans leurs directions ma sirène couvrait certainement toute l'étendue. Je passai au Sud du groupe sans rien voir.

Le 19 août j'arrivais en brume sur le Banc de Saint-Pierre.

Le temps semit à la pluie dans la journée et la brume se dissipa en partie de sorte que je puis assister vingt navires avant la nuit complète. Deux d'entre eux étaient arrivés depuis trois jours seulement et n'avaient pas encore été rencontrés.

Le 20 au matin la Sainte Jeanne arrive au mouillage de Saint-Pierre ayant obtenu les résultats suivants.

Navires visités	207
Consultations	103
Dons de médicaments	25
Lettres remises	9644
Lettres reçues	2926
Télégrammes remis	37
Télégrammes reçus	83
Malades hospitalisés	11
Remis à bord	1

AVIS AUX NAVIGATEURS

FRANCE COTE NORD
Embouchure de la Seine- Bouée lumineuse.
1186, 1924. Phares, 215 C. NO 358...
La bouée d'Amfard S.VV. montrant un feu blanc à occultations toutes les 6 se-

condes, mouillée dans la passe centrale de l'embouchure de la Seine, a été déplacée et reportée à 500 mètre environ dans le Sud de son ancienne position
Nouvelle position app.: 49° 26' 38" N.—
— 0.06' 44" E. Gr.
Cote 4937.

Extrait du journal "LA PÊCHE MARITIME"

L'augmentation des retraites des inscrits maritimes

Le Sénat a confirmé, le 31 juillet, la décision par laquelle la Chambre adoptant un projet de loi qui lui avait été soumis avait augmenté de 400 fr. les pensions des inscrits maritimes et de 200 fr. celles de leurs veuves.

Le parlement ne fait que réparer ainsi, tardivement, l'erreur qui avait consisté à écarter les inscrits du bénéfice de la loi du 12 Avril 1920, sous prétexte que leurs services ne correspondaient pas à des services rendus dans une administration de l'Etat. C'est ce que rappelle M. Roustan, rapporteur du budget de la Marine marchande.

L'injustice est elle entièrement réparée?

Non. Comme le fit observer M. Brindeau, au nom de la Commission de la Marine, certaines catégories d'inscrits, ceux qui continuent à naviguer, sont astreints à des versements supérieurs au bénéfice qu'ils retirent de la loi. Singulier encouragement à la navigation.

Devait-on, pour faire droit aux légitimes réclamations de 40.000 intéressés, remettre le projet de loi en question et retarder son bénéfice jusqu'à ce que l'accord pût s'établir sur un nouveau texte rectificatif entre les deux Chambres? D'accord entre le sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande et la Commission, il a été décidé que le projet voté par la Chambre serait adopté dans sa présente rédaction, mais que dès la rentrée parlementaire, un nouveau texte serait présenté qui rectifierait les erreurs et les injustices reconnues.

M. Rio insista, de son côté, avec l'autorité qu'il possède: Ce n'est pas une question de justice, c'est une question d'intérêt national, dit-il. Rappelant ses nombreuses interventions en faveur des inscrits, la résistance des ministres des Finances, M. Rio montra éloquemment combien il est nécessaire de venir en aide aux marins. Tandis que, dans la conception de Colbert, on s'était préoccupé de leur accorder, pour compenser une vie épuisante, des avantages matériels que les autres corporations de travailleurs ne trouvaient pas à terre, on a vu, dans les dernières années, les corporations de terre bénéficier d'avantages supérieurs à ceux des cheminots de la mer. Ayant conçu lui-même le projet en discussion, M. Rio était bien qualifié pour en apprécier la portée: c'est un minimum. La péroraison de M. Rio rappelait au Sénat ses devoirs pressants, s'il entend parer à l'affaiblissement du recrutement de notre flotte marchande.

M. Rio avait ainsi facilité la tâche à son successeur. M. Léon Meyer acheva de convaincre la Haute Assemblée. Pour voir leur retraite augmentée de 400 fr., on met, dit-il certains inscrits dans l'obligation de payer 1.500 et même 1.800 fr. de plus qu'ils ne payaient jusque là! Il se déclara donc décidé à déposer le projet de loi rectificatif. Il continua en affirmant son désir de poursuivre la politique d'encouragement indispensable de la façon la plus prudente, peut-être quant au budget, mais tout de même avec assez d'énergie pour préserver la marine marchande d'un cataclysme. Par ailleurs, répondant à une question de Monsieur Roustan, M. Léon Meyer fit connaître que son département élaborait les statistiques nécessaires à la refonte de la Caisse des Invalides de la Marine. Ces statistiques seront prêtes vers le milieu du mois d'octobre. Le sous-secrétaire d'Etat tint à remercier en même

temps M. Roustan de ses efforts incessants en faveur des inscrits maritimes.

SAUVETAGE en RANCE

Un groupe de jeunes gens appartenant à une société sportive de notre ville étaient partis faire une promenade en Rance dimanche après midi.

S'étant aventurés dans une passe rendue dangereuse en raison de l'état du courant, ils ne furent bientôt plus maîtres de leur embarcation une yole qui s'emplit d'eau et chavira. Une fois qu'elle se fut vidée elle reprit sa position normale.

Alors trois des jeunes gens s'y accrochèrent pendant que trois autres se sauvaient à la nage. Un seul gagna la terre par ses propres moyens les deux autres furent recueillis par une barque de Plouër.

Un commerçant de Saint Malo, M. M... qui revenait des régates de Saint Suliac ayant aperçu l'accident se porta avec diligence au secours des personnes demeurées agrippées à la yole qui menaçait de couler.

M prit à son bord les naufragés parmi lesquels il y avait un petit garçon et les transporta à Saint Servan.

Dans ce sauvetage, M. M... fut aidé par M. B... qui l'accompagnait.

BACCALAURÉAT

M. M. Paul Hueet Charles Merrienne, élèves de Philosophie au Collège de Fécamp viennent de subir avec succès les épreuves orales du Baccalauréat ès lettres (2e partie).

M. M. Jules Evenou, Paul Losay, Emile Castagnoni et Georges Noël élèves de premières, viennent d'être reçus définitivement au Baccalauréat (1ère partie).

M. M. Jules Evenou et Paul Losay ont obtenu la mention Assez Bien.

Nouvelle à la main

Un malade se présente chez le célèbre Docteur X. . . «De quoi souffrez vous? lui demande le prince de la science.

— Je ne sais pas Docteur je ne suis pas à mon aise. . .

—Quelle existence menez vous?

—Voici Docteur; je travaille à force comme un bœuf, je mange beaucoup, je dévore comme un loup, le soir je me sens fatigué comme un chien, je dors comme un loir. . .

Le docteur avec bonhomie

«Moi dans ce cas là, j'irai consulter un vétérinaire»

AVIS

Le Navire-Hôpital quittera St-Pierre pour rentrer en France, fin Septembre.

Il prendra dans les limites des places disponibles, des passagers pour Saint-Malo, où il relâchera.

Le prix des places est fixé comme suit:

Passagers à la table de l'équipage. . . 800 fr.
Passagers à la table des maîtres. . . 1.200 fr.
Passagers à la table de l'Etat-Major. 1.500 fr.

Le prix des passages sera perçu d'avance. Les consignataires qui désireront rapatrier un homme au compte d'un armateur devront s'engager par écrit à payer le prix indiqué suivant la classe du passager.

S'adresser pour tous renseignements et pour trailer, au Commandant du Navire-Hôpital.

*
*
*

La Maison de Famille des «Œuvres de Mer», fermera ses portes le 20 septembre prochain. Toutes les correspondances adressées aux Marins, seront remises à la Poste.

IMPRIMEUR GÉRANT — H. PAUL

Pour dépôt légal
Saint-Pierre le 1^{er} Sept.