



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

Le Port de St-Pierre

« C'est un truisme de dire que tout l'avenir de notre Colonie est lié au développement de la pêche, et que c'est la seule industrie qui constitue la vraie richesse de nos îles. »

Telle sont les paroles que prononçait dernièrement M. le Gouverneur Bensch à l'occasion de l'installation de la « Chambre de Commerce, d'Industrie et de Pêche » de Saint-Pierre ; et c'est cette idée directrice, profondément juste, qui l'a décidé à fusionner en une seule Assemblée l'ancienne Chambre de Commerce de Saint-Pierre, et le Comité Consultatif des Pêches.

Les problèmes qui intéressent la pêche ont en effet une répercussion profonde sur l'armement, les industries qui en découlent et le commerce local. Il semblait donc illogique de maintenir deux assemblées distinctes étudiant séparément des problèmes qui ont de si nombreux points de contact.

Etudier une question c'est bien ; entrer dans l'ère des réalisations c'est mieux, et c'est ce qu'a bien compris M. le Gouverneur Bensch en faisant adopter un programme de travaux dont les deux points essentiels sont :

1. Assurer la sécurité de la navigation aux atterrages de la Colonie ;
2. Aménager le port de St-Pierre.

Déjà ont été mis en service une nouvelle sirène à Galantry et un feu permanent sur le petit Saint-Pierre, à l'entrée de la rade.

Sont prévus, au cours de 1925, l'installation d'un feu permanent sur le Cailloux Bertrand dans la Passe du Sud-Est, d'un feu plus puissant sur la Pointe au Canon, de plusieurs bouées à cloches, enfin d'un poste radiogonométrique à Galantry.

Le *Terre-Neuva* vous donnera bien entendu en temps voulu des précisions au sujet de ces installations au fur et à mesure de leur mise en service.

Les travaux d'aménagement du port vont être entrepris incessamment, et la Société Générale d'Entreprises, à qui ils sont confiés, compte les terminer dans un délai de deux ans. Ces travaux comportent le dragage du Barachois, une construction de quais et la réfection de la digue de protection.

Nous donnerons à nos lecteurs des précisions sur la marche de ces travaux, tenant essentiellement à bien différencier ce qui est réalisé, et ce qui est simplement projeté ou prévu.

L'insuffisance du port de Saint-Pierre était notoire ; elle était choquante étant donnée la valeur des produits de pêche y transitant au cours de chaque campagne. Tous ceux qui directement ou indirectement s'intéressent à l'Industrie Morutière et à la prospérité de la Colonie, dont les intérêts sont intimement liés, se réjouiront des décisions prises ; ils se réjouiront surtout de leur réalisation.

KERMORUS.

Pour rire un peu

- Qu'est-ce qu'un arbre ?
 - Un porte-feuilles.
 - Et qu'est-ce qu'un oiseau ?
 - Un porie-plumes.
- On ne s'en douterait pas, tout de même.

LA TÉLÉPHONIE SANS FIL

Encore la téléphonie sans fil ! C'est une obsession !

Que voulez-vous, nous croyons, nous sommes convaincus de son incontestable utilité pour les besoins de la Pêche, mais nous n'obligeons personne, bien entendu, à partager nos idées à ce sujet. Croyez bien par ailleurs que les « Œuvres de Mer » ne sont commanditées par aucune Maison de Construction pour placer des appareils.

Nous avons signalé dans notre dernier numéro que les trois navires de Saint-Malo : *Armoricaïn*, *Cancaïset* et *Côte d'Émeraude*, étaient munis d'une installation complète de téléphonie sans fil, ils ont été équipés par les soins de la Compagnie Radio-Maritime.

Nous venons d'apprendre que les sept voiliers suivants : *Anne-de-Bretagne*, *Fleur-de-France*, *Martin-Pêcheur*, *Saint-Coulomb*, *Saint-Jean*, *Saint-Suliac* et *Terre-Neuva* étaient munis d'un appareil de réception, construit et monté par les soins de M. Louis Thomas, ingénieur-constructeur à Chatillon-sur-Bagneux.

Nous sommes très heureux de cette nouvelle, voici sept navires qui devront pouvoir, sinon parler, du moins écouter, ce qui est déjà quelque chose et marque une étape dans la voie du progrès.

Mettre à bord des appareils d'écoute, c'est bien. Encore faut-il s'entendre sur les heures d'écoute, sur les longueurs d'onde d'émission et de réception... etc. Il y a, il doit y avoir, comme nous le disions dans notre dernier article, un code conventionnel de la téléphonie sans fil, comme il y a un code de la route, comme il y a une discipline de la télégraphie sans fil.

Sans doute il peut exister des conventions entre navires qui désirent communiquer entre eux, et, dans ces conventions nous n'avons pas à intervenir, cela ne nous regarde pas. Il n'en est pas moins vrai que si, le jour prochain où la plupart des voiliers du Banc seront munis d'appareils complets, chacun parle à des heures quelconques, sur des longueurs d'onde quelconques, ce sera une *salade générale* et les communications deviendront, sinon impossibles, du moins très aléatoires.

Le nombre des voiliers munis de postes émetteur est seulement de trois cette année ; la *salade* ne paraît pas à craindre et le navire-hôpital étudiera un projet de Code qui sera soumis aux armateurs en fin de campagne, et pourrait être en service en 1926.

Quoiqu'il en soit, voici sur quelles bases est prévu jusqu'à nouvel avis du Commandant Beaugé, le service radiotéléphonique du navire-hôpital.

1. **Réglage de la Montre.** — Le navire-hôpital est réglé sur l'heure du quatrième fuseau, comme le poste de T. S. F. de Saint-Pierre, c'est-à-dire que 12 heures Greenwich correspond à 8 heures du quatrième fuseau, que 24 heures Greenwich correspond à 20 heures du quatrième fuseau.

2. **Heures des communications de la « Sainte-Jeanne-d'Arc ».** — Le poste de *Sainte-Jeanne-d'Arc* est ouvert aux communications radiotéléphoniques : de 4 h. 30 à 5 h. 30 (heures du quatrième fuseau) et de

20 h. à 21 h. (heures du quatrième fuseau). 3. **Longueur d'onde.** — La longueur d'onde de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* est de 165 mètres. Ses appareils ne lui permettent que des écarts insignifiants.

4. **Conversations.** — La *Sainte-Jeanne-d'Arc* prévient qu'elle écoute en signalant trois fois : *Ici Sainte-Jeanne-d'Arc* — *Ici Sainte-Jeanne-d'Arc* — *Ici Sainte-Jeanne-d'Arc*.

Les navires qui ont la communication le font connaître en annonçant trois fois : *Ici un tel*, puis se taisent et se mettent sur « réception » pour écouter les transmissions de *Sainte-Jeanne-d'Arc* qui seront répétées deux fois.

Dès que celles-ci sont terminées *Sainte-Jeanne-d'Arc* invite successivement chaque navire ayant répondu, en l'appelant par son nom, à lui faire part de ses communications.

Si le premier appel de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* n'a pas été entendu, elle recommence ses appels à 4 h. 45 (ou 20 h. 15) comme il est dit ci-dessus, et les échanges de communications se font dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Si ce second appel n'est pas encore entendu, la *Sainte-Jeanne* recommencera ses appels à 5 h. ou (20 h. 30) comme il est dit ci-dessus.

Si personne ne répond à ce dernier appel, les messages de *Sainte-Jeanne-d'Arc* sont transmis en l'air et répétés trois fois, puis son poste est fermé.

Dans chacun de ses messages la *Sainte-Jeanne-d'Arc* donnera un top permettant de rectifier les montres.

Le guide sera toujours la *Sainte-Jeanne-d'Arc* qui reste libre d'appeler les navires en relations avec son poste dans l'ordre qui lui convient. Il peut lui arriver notamment de dire à un navire : *un tel, je vous parlerai en dehors des heures d'écoute prévues, à telle heure. Veuillez m'écouter à cette heure.*

Ceci se produira en particulier lorsque la *Sainte-Jeanne-d'Arc* désirant rechercher un voilier, aura besoin de le faire parler pour le relever au goniomètre.

LANTENNE.

Le Service des Télégrammes

LES CODES TÉLÉGRAPHIQUES

1. **Télégrammes transmis par les capitaines à leurs armateurs.** — Les télégrammes du navire-hôpital sont transmis, chaque soir, au poste de T. S. F. de Saint-Pierre.

Les navires de Guerre veulent bien se charger également de transmettre les télégrammes qui leur sont remis. A la suite d'un accord intervenu avec les P. T. T. de Saint-Pierre, la Société des « Œuvres de Mer » prend à sa charge le règlement de ces télégrammes qui est fait comme s'ils avaient été transmis par le navire-hôpital lui-même.

La comptabilité de tous ces télégrammes est tenue par la *Sainte-Jeanne-d'Arc* et par le poste de T. S. F. de Saint-Pierre. Le règlement est fait par le navire-hôpital à Saint-Pierre, et le recouvrement sur l'armateur intéressé est fait ensuite par les soins du siège central des « Œuvres de Mer ».

Les textes des télégrammes sont inscrits sur un registre spécial et signés par le capitaine lui-même. Si le capitaine ne peut venir à bord du navire-hôpital, il doit rédiger son télégramme et nous l'envoyer signé de lui. Le navire-hôpital n'est, et ne peut être qu'un organe de transmission.

« Dieu a bien promis le pardon au repentir ; mais il n'a pas promis de donner du temps pour ce sentiment nécessaire ».

BOSSUET.

Nous transmettons exactement le texte qui nous est remis, mais nous déplorons d'avoir trop souvent à expédier des télégrammes, dont le texte pourrait, semble-t-il, être sensiblement réduit.

Cette question de rédaction des télégrammes est importante et mérite d'être examinée. Elle est importante étant donné le prix actuel de chaque mot (près de cinq francs), elle est importante aussi en raison de l'encombrement de la ligne télégraphique, le nombre de télégrammes à transmettre augmentant chaque année dans des proportions sensibles.

D'abord l'adresse : Les armateurs ont-ils intérêt à prendre une adresse conventionnelle en un seul mot ?

L'abonnement pour 6 mois coûte actuellement 90 francs. Eux seuls peuvent apprécier ce qu'ils doivent faire ; leur décision dépend du nombre de leurs navires et du nombre des télégrammes dont ils peuvent prévoir l'envoi.

Ensuite le texte : A quoi bon signaler « équipage bien ». Si tout est bien, il suffit, semble-t-il, de convenir que l'on ne dira rien : deux mots de gagnés, soit dix francs.

Alors, viennent les renseignements sur la pêche, renseignements auxquels nous sommes et devons rester étrangers : 175.000 morues — 6.200 quintaux.

Supprimons « morues et quintaux », deux mots de gagnés, soit dix francs ; il suffit d'avoir convenu que le premier nombre télégraphié concerne les morues et le second les quintaux. Notre télégramme se réduit donc à : 175.000 — 6.200.

175.000 comprend six chiffres et est par conséquent taxé pour deux mots.

Convenons, si vous estimez cette approximation suffisante, que le premier chiffre représentera des milliers de morues et le second des centaines de quintaux. Le télégramme devient : 175 — 62 et est taxé pour deux mots. Il sera taxé pour un mot si vous le transmettez sous la forme : 17562, avec la convention expresse que les trois premiers chiffres du nombre transmis représenteront des milliers de poisson et les deux derniers chiffres des centaines de quintaux :

17562 signifierait 175.000 morues — 6.200 quintaux ;

02308 signifierait 23.000 morues — 800 quintaux.

Le nombre des conventions est illimité ; toutes sont bonnes quand elles sont simples et fermes.

Et cependant une réserve s'impose ; l'économie n'est recommandable que dans une certaine limite ; elle cesse de l'être quand elle devient dangereuse. Etant donnée l'importance du renseignement transmis à l'armateur, aucune erreur de transmission n'est admissible.

L'expérience montre que les transmissions de chiffres par alphabet Morse, par cable, sont sujettes à des erreurs et c'est la raison pour laquelle aucun code commercial, à notre connaissance, n'emploie de chiffres. Bien plus, tous les codes commerciaux transforment les chiffres à transmettre en mots conventionnels.

Nous ne pouvons donc recommander la transmission du télégramme que nous avons pris pour exemple, sous la forme : 17562 ; où sous la forme : 175 — 62 ; l'une et l'autre sont pratiquement dangereuses à nos yeux ; et nous conseillons l'emploi de mots conventionnels ; ils existent dans les codes qui sont dans le commerce et qui ont reçu la consécration de l'expérience.

Si dans le code admis, le chiffre 175 est



représenté par "voiture" et le chiffre 62 par "camion", le texte du télégramme primitif :

UNTEL ARMATEUR CANCALE ÉQUIPAGE BIEN 175.000 MORUES 6.200 QUINTAUX - FERNAND.

Taxé pour 11 mots (55 francs environ), devient :

UNTEL CANCALE VOITURE CAMION - FERNAND

Taxé pour 5 mots (25 francs environ) et s'il y a erreur de transmission, les mots télégraphiés ne seront pas défigurés au point qu'on ne puisse pas les reconstituer à coup sûr. Il y a pour employer une formule connue : sécurité et discrétion.

Un mot pour finir sur cette question de rédaction des télégrammes. Combien de messages se terminent par la formule très touchante : "Bons baisers".

Vous ne soupçonnez pas le nombre considérable de bons baisers qui s'échappent de l'antenne de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* vers la côte de France. J'imagine qu'ils doivent arriver à destination quelque peu salés et je me demande s'ils sont vraiment bien utiles ? Mais je suis sans doute mal placé pour apprécier et je n'insisterai pas.

II. — **Télégrammes transmis par les armateurs aux capitaines.** — Ceux de ces télégrammes qui nous sont transmis par notre siège central font l'objet d'une recherche du destinataire, et avis de réception et de remise à l'intéressé sont donnés à l'expéditeur.

Les mouvements de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* sont publiés dans les journaux et communiqués aux syndicats d'armateurs. Quand le navire-hôpital arrive à Saint-Pierre, il doit généralement, après avoir débarqué les malades, aller charbonner à Sydney puis rallier à nouveau Saint-Pierre pour y prendre le courrier des Bancs. Il s'écoule près de huit jours entre ses deux escales à Saint-Pierre.

Il est bien évident qu'un télégramme parvenant à la *Sainte-Jeanne-d'Arc* à Saint-Pierre, a bien des chances d'être remis à son destinataire dans un délai relativement court. Les armateurs ont donc intérêt, chaque fois qu'ils le peuvent, à transmettre leurs télégrammes de manière qu'ils parviennent au navire-hôpital à Saint-Pierre. Mais cela n'est pas toujours possible !...

Un télégramme d'armateur, est souvent, surtout en fin de campagne, la conséquence d'un renseignement qui lui a été télégraphié l'avant-veille par un de ses capitaines au moment où il était en communication avec le navire-hôpital. Quant il parvient à ce dernier, celui-ci est déjà loin du destinataire. Ce destinataire a pu changer de mouillage. Où le trouver ?

L'expérience montre que la remise du télégramme est aléatoire.

Nous ne voyons qu'un remède à la situation : l'adoption de la téléphonie sans fil ! L'expérience de la campagne 1925 sera instructive à ce sujet.

K. PELAN.

Les Lectures

Nous vous avons déjà signalé, dans notre dernier numéro, l'effort que nous avons fait pour donner satisfaction au désir si souvent renouvelé par beaucoup d'entre vous : *Des lectures ! Donnez-nous des lectures !*

Vous savez les conditions dans lesquelles nous faisons notre service d'assistance, chaque marin ne peut venir à bord du navire-hôpital choisir les livres qu'il désire, par ailleurs les passages successifs de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* sont quelquefois espacés.

Nous avons constitué des petits ballots tout préparés d'avance. Chacun d'eux contient plusieurs volumes que nous avons choisis à la fois intéressants, amusants et instructifs. Les ballots sont composés de telle façon que chaque ballot livré au même navire renferme des ouvrages différents. Il ne convient pas qu'on vous livre toujours les mêmes !

Nous vendons ces ballots au prix uniforme de dix francs, payables comptant, ou par "bon à payer chez l'armateur" signé du Capitaine. Entendez-vous entre

vous, cotisez-vous pour réunir les dix francs. Les livres restent votre propriété ; vous pouvez les céder ensuite à des camarades !

Nous avons fait un gros effort, faites-en un petit. J'ai des raisons de penser que vous ne le regretterez pas.

YANN BOUQUIN.

Echos de « CHEZ NOUS »

RÉGION DE ST-MALO

SAINT-MALO

Le Naufrage du Terrenewier

"Notre-Dame-de-Lourdes"

L'équipage est sauvé

Le trois-mâts goélette *Notre-Dame-de-Lourdes* quittait Saint-Malo le vendredi 20 mars pour le Banc.

Au départ le voyage s'annonçait excellent, mais un orage ne devait pas tarder à éclater et la mer devint très grosse.

Cependant, le lendemain 21, ces éléments se calmèrent et la route se poursuivait dans de bonnes conditions, lorsque le 23, à 1 heure on prévenait le capitaine qu'une voie d'eau s'était déclarée à l'avant du navire.

S'étant rendu compte que la situation était irrémédiable, le Capitaine fit mettre le cap sur Brest, qui se trouvait être le port le plus proche.

Dans la matinée la brise tomba tandis que l'eau, malgré les efforts de l'équipage, envahissait le bâtiment et le faisait piquer du nez.

Le Capitaine fit hisser au mât d'atimon le signal à grande distance N. C. qui malheureusement ne fut pas aperçu, la distance qui les séparait d'Ouessant était à environ 40 milles et aucun navire ne venant à passer dans les alentours.

A 15 heures, tout espoir est perdu et le Capitaine ayant consulté les principaux membres de son équipage, décida pour le salut commun l'abandon du navire.

Cette décision prise, 17 hommes prirent place dans cinq doris et se dirigèrent, à l'aviron, sur Ouessant alors distant d'environ 6 milles, la mer était très calme.

A ce moment l'avant du navire est complètement sous l'eau et son arrière relevé.

Le Capitaine, après avoir pris les mesures pour faire disparaître l'épave, quitte son navire le dernier. Un peu avant 18 heures le *Notre Dame-de-Lourdes* après explosion, disparaissait dans les flots.

Le bateau de sauvetage d'Ouessant recueillait avant la nuit les 17 naufragés qui quittèrent le bâtiment à 15 heures et le remorqueur *Iroise*, de Brest recueillait les sept derniers dont le Capitaine.

Grande Pêche

EXPÉDIÉ. — Le 28 mars, à la Marine de Saint-Malo, trois-mâts *Pescador*, cap. Esnault, arm. M. Lessard, avec 32 hommes d'équipage et un passager.

Le *Pescador* est le 88^e navire expédié aux bureaux de Saint-Malo. Un seul navire reste à expédier, la goélette *Servan-naise*.

RENCONTRES. — Le 18 mars, à 90 milles à l'O. N. O. des îles Sorlingues, le trois-mâts *Marie-Pauline*, arm. M. Cou-paux.

Partie le 13 mars de Saint-Malo, la *Marie-Pauline* a été rencontrée par un pêcheur de Fécamp. L'équipage était en bonne santé et les vents étaient favorables.

RENCONTRES. — *Minerve*, voilier, le 27 mars, par 47° 01 Nord et 28° 27 Ouest ; *Sylvana*, goélette, le 24 mars, par 4° 24 Nord et 24° 53 Ouest ; *Pépita*, goélette, le 25 mars, par 47° 50 Nord et 23° 37 Ouest.

Départs pour les Bancs

Saint-Malo, 28 mars. — Le voilier *Anne-de-Bretagne* a quitté le port aujourd'hui pour le Grand Banc.

RÉGION DE FÉCAMP

FÉCAMP.

En route pour Saint-Pierre-et-Miquelon

D'importants travaux doivent commencer incessamment dans la colonie de Saint-Pierre-et-Miquelon où l'amélioration du port est prévue. A cet effet, le trois-mâts *Burin* a quitté Fécamp à destination de Saint-Pierre avec un chargement complet de ciment et de bois, soit environ 500 tonnes. Le cargo *Mulhouse* est parti peu après avec du matériel pour voie de chemin de fer : locomotive, wagonnets, rails, bétonneuses et accessoires. Une cinquantaine d'ouvriers de nationalité étrangère (Italiens et Polonais) ont embarqué à bord de ces deux unités.

Accident à l'entrée du port

En voulant rentrer dans le port de Fécamp après l'heure de la marée, le trois-mâts norvégien *Skrub* a talonné à l'entrée des jetées. Une voie d'eau s'est produite à bord. Le capitaine a dû prendre toutes mesures utiles pour laisser son chargement à Fécamp et gagner Le Havre où il est entré en cale sèche pour réparations.

L'« Eskualduna » a relâché à Brest

L'*Eskualduna*, du port de Fécamp, qui avait pris la mer à destination de Terre-Neuve a dû relâcher à Brest par suite d'un accident survenu peu après son départ. Le trois-mâts Fécampoise a été abordé par un vapeur dont la nationalité est inconnue. L'équipage n'a pas eu à souffrir. Les dégâts sont purement matériels. L'armateur déclarait que le voilier repartirait à bref délai.

Importants travaux entre Fécamp et les Ifs

D'importants travaux ont commencé entre Fécamp et les Ifs où des ouvriers sont occupés à la réfection de la voie.

Manifestations Religieuses

D'importantes manifestations religieuses ont été organisées à Cassy et à Criquehol-l'Erneval où des orateurs venus de Rouen et du Havre ont pris la parole pour défendre les libertés religieuses menacées. L'assistance était extrêmement nombreuse et le succès de ces réunions a été très vif.

En route pour les Bancs

Le départ des voiliers fécampois s'est effectué dans l'ordre suivant :

Le 13 mars : *Cotentin*, *Saint-Simon*, *Marité* et *Marie-Edmée* ;

Le 16 mars : *Philippe* ;

Le 17 mars : *Etoile-de-Noël* et *Saint-Simon* ;

Le 18 mars : *Etoile-de-la-Mer*, *Léopoldine* et *M. F. C.* ;

Le 19 mars : *Notre-Dame-d'Uronéa*, *Suffren*, *Ange* et *Etoile Polaire* ;

Le 25 mars : *Eskualduna* ;

Le 26 mars : *Solidarité*.

Toutes les unités de la flotille fécampoise sont maintenant parties.

Un accident sur le Banc d'Islande

L'Inscription Maritime et l'armateur du chalutier fécampois l'*Atlantique* ont été informés qu'un grave accident s'était produit à bord, sur le Banc d'Islande.

Par suite de la rupture d'un filin, deux marins du quartier de Fécamp ont trouvé la mort. Les victimes sont MM. Joseph Duboc, d'Elétot, 29 ans, et M. Leclerc, 18 ans, de Saint-Pierre-en-Port.

Les marins Raymond Monnier, de Saint-Pierre-en-Port, Louis Vidal, de Fécamp et Etienne Alanic, du Havre, ont été légèrement blessés.

La Campagne d'Islande

Les premiers chalutiers et voiliers de retour des côtes de Cornouailles et d'Islande ont rapporté des pêches magnifiques. Il y avait longtemps qu'on n'avait pas eu à enregistrer une telle abondance de poisson. Pendant quelques jours les prix ont baissé dans des proportions très sensibles. Le mé-

me jour il est rentré 235.000 maquereaux salés et 318.000 maquereaux frais. Sur les quais l'animation était très grande. Le poisson était chargé à la pelle dans des tonneaux. La caisse était vendue trente francs. Les boucheries et charcuteries étaient désertes.

DÉCÈS DE MARINS

M. Charles Prevost, 36 ans, ancien marin, gardien de bateau, a été trouvé mort rue d'Etretat, à proximité de son domicile. Dans la nuit, au moment où il rentrait chez lui, le malheureux est tombé de haut-mal. Dans sa chute l'homme s'est fracturé le crâne ; le cadavre a été découvert seulement le lendemain matin.

Un accident du même genre s'est produit rue Saint-Nicolas. Un marin de St-Servan, M. Louis Guéry, 47 ans, venu à Fécamp pour embarquer sur un trois-mâts, est décédé subitement la veille du départ.

Le prix du pain et les Familles nombreuses

Le Conseil Municipal de Fécamp a décidé d'accorder aux familles nombreuses admises à l'assistance une indemnité de dix centimes par jour, et par enfant assisté, à titre de réduction sur le prix du pain. Cette indemnité prendra effet à partir du premier avril et sera payée aux familles intéressées en même temps que les allocations mensuelles.

SASSETOT-LE-MAUCONDUIT

Ecrasé par un rouleau

Le jeune Victor Barbarey, 12 ans, travaillait dans la plaine avec un rouleau attelé. son père, un brave journalier, semait des engrais à environ cent mètres de son fils.

Soudain des cris attirèrent l'attention. Un voisin, M. Henri Carpentier avait vu tomber l'enfant. Le malheureux venait de passer sous le rouleau. On devine la douleur de l'infortuné père. Mandé immédiatement, un docteur ne put que constater le décès. La mort instantanée est due à une fracture du crâne. Le corps de la victime a été transporté chez ses parents.

MM. Barbaray, père et fils, travaillaient pour le compte de M. Chevalier, agriculteur à Sassetot.

SAINT-VALÉRY-EN-CAUX

La tempête fait d'importants dégâts

La tempête qui a soufflé avec rage, dans les derniers jours de mars, a fait d'importants dégâts sur les côtes du littoral. De nombreux éboulements de falaise ont eu lieu notamment entre Saint-Valéry-en-Caux et Solteville-sur-Mer.

La plage de Saint-Valéry a particulièrement souffert. La partie comprise entre l'épi de la rue du Cheval Blanc et la jetée Est a été complètement ravagée par les flots. Le mur formant digue-promenade a cédé sous la violence des vagues sur une longueur d'environ cinquante mètres. Le terre-plein en macadam a été enlevé et une énorme baie a été creusée sur une vingtaine de mètres de largeur. La jetée-promenade a été elle aussi, très endommagée ; une partie du garde-fou est tombé à la mer, entraînant les pierres formant arêtes.

L'ensemble des dégâts est évalué à plus de 500.000 francs ; ils sont, paraît-il, à la charge de l'Etat. La partie de la plage appartenant à la ville et le Casino n'ont pas été endommagés.

On signale également les méfaits de la tempête un peu partout ; cependant pour la Normandie, Saint-Valéry paraît avoir souffert davantage.

EPOUVILLE

Eglise cambriolée

Des malfaiteurs ont pénétré, pendant la nuit, dans l'église d'Epouville. Le lendemain matin, le sacristain a constaté que les troncques avaient été fracturées. Le montant du vol n'est pas très élevé. Les gendarmes ont ouvert immédiatement une enquête.

L'Imprimeur-Gérant : H. PAUL.