



# LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

## Exploitation des sous-produits de pêche

Nous avons vu dernièrement que les sous-produits, comme les huiles et les farines, étaient susceptibles de produire un revenu intéressant représentant une partie importante d'une exploitation rationnelle de la pêche. Voyons un peu aujourd'hui en quoi consiste le procédé à la benzine.

On sait par expérience qu'il n'y a rien de plus délicat que le poisson ou les résidus de poisson et qu'ils souffrent beaucoup d'un échauffement prolongé à une faible température — notre nez suffit à nous l'apprendre — ou d'un très court échauffement à une haute température, demandez-le à votre cuisinier !

Aussi doit-on rechercher, quand on veut traiter le poisson, les méthodes les plus récentes et les plus perfectionnées, dussent les dépenses du premier établissement être un peu plus élevées. Comme les produits obtenus sont vendus d'après leur richesse à l'analyse, les procédés d'extraction les plus poussés donneront en fin de compte la meilleure rémunération.

C'est ainsi que les procédés d'extraction par le vide donneront des résultats tels, que la différence de prix de première installation sera rapidement couverte, et qu'on sentira mieux leurs avantages, dont l'un des principaux est d'être inodores ce qui n'est pas négligeable même pour des organes olfactifs aussi endurcis à l'odeur repoussante de la putréfaction que peuvent l'être ceux de nos Terre-Neuvas !

Chacun sait que l'eau bout dans le vide à une température moindre que dans l'air. C'est pourquoi il est possible, dans un séchoir disposé pour y faire le vide, de sécher les résidus à une température si basse qu'il faudrait plusieurs jours pour obtenir le même résultat à la pression atmosphérique.

Le vide a de plus l'énorme avantage d'évacuer en vase clos tous les produits volatils qui produisent ces odeurs déplaisantes accompagnant toujours le travail ordinaire des résidus. Le produit obtenu est plus pur et plus riche à l'analyse que tout autre, ce qui augmente sensiblement le prix de vente. Des matériaux que d'autres procédés ne pourraient convertir qu'en guano, peuvent ainsi être convertis en farines.

Le résidu, une fois débarrassé de son eau dans les séchoirs à vide, n'est plus traité par pression et par cuisson comme dans les procédés mécaniques. Le malaxage de la masse desséchée est accompagné d'une dissolution dans la benzine chaude.

Le séchoir pour six tonnes (on en fabrique pouvant contenir une tonne seulement) est un cylindre de cinq mètres de long et d'un mètre de diamètre. Il se compose d'une double enveloppe à l'intérieur de laquelle se meut un arbre à palettes destiné à malaxer le mélange. Dans la couronne circulaire on fait passer de la vapeur. Une pompe à air fait le vide continuellement à l'intérieur, et les produits volatils sont absorbés dans un condenseur.

Au bout de dix heures de malaxage on ouvre le robinet de communication de l'intérieur du cylindre sécheur avec un réservoir à benzine, et 3 tonnes de benzine pénètrent dans l'appareil. Trois heures après, la benzine est intimement mélangée à l'huile produite par le séchage. On envoie alors un jet de vapeur vive à l'intérieur du cylindre, et on ouvre la communication avec un réservoir dans lequel le mélange, huile et vapeur, se précipite, pendant que la farine

absolument sèche et dépouillée de toute huile et de toute benzine reste dans le séchoir.

Cette farine, qui ressemble à une jolie mouture de blé, est recueillie et étendue sur le sol par l'ouverture du fond du cylindre. Il n'y a plus qu'à la mettre en sac une fois refroidie.

Le mélange d'huile et de benzine à la sortie du séchoir est recueilli dans un réservoir qui n'est autre chose qu'un distillateur. L'évaporation de la benzine libère l'huile qui tombe dans les caisses disposées pour la recevoir, tandis que la benzine se rend dans un condenseur par surface où elle est de nouveau liquéfiée presque intégralement, en tous cas sans perte appréciable.

En résumé, l'appareil comprend un séchoir muni d'une porte de chargement, d'une porte de sortie, de trois tuyautages et d'un arbre à palette mû électriquement, et les accessoires comprennent une pompe à air, un distillateur, un condenseur, et un réservoir à benzine. L'encombrement d'une installation suffisante pour traiter deux

tonnes toutes les quatorze heures tiendrait dans une chambre de 4 mètres sur 4.

Il est évident que des navires modernes construits actuellement et possédant une chaudière pourraient être munis d'une pareille installation qui serait payée deux fois dès la première année, et qui ne nécessiterait qu'une surveillance facile, pas beaucoup plus compliquée que celle que demande la fabrication de l'huile des foies et qui ne surchargerait que bien peu la chaudière en pression.

Mais en dehors de cette solution il est permis de se demander si la place d'une usine du même genre, mais beaucoup plus importante, ne serait pas toute indiquée à Saint-Pierre par exemple, où les résidus de la pêche sont jetés en grande abondance sur la côte et trop souvent ramenés au rivage par le flot qui semble nous dire :

« Je vous ai fait cadeau de cela avec le reste ; si vous ne savez pas vous débrouiller avec, je le regrette mais je n'en veux plus ! »

COMMANDANT BEAUGÉ.

## Deuxième Croisière du Navire-Hôpital " Sainte-Jeanne-d'Arc "

sur les Bancs de Terre-Neuve en juin 1925

Arrivé à St-Pierre le 30 Mai à trois heures de l'après-midi, le Navire-Hôpital embarque rapidement passagers et marchandises parmi lesquelles quinze maillons de chaîne pour différents navires, appareille à onze heures du soir pour le Trou Baleine où une éclaircie dans la brume lui permet de visiter deux voiliers qui font route pour le Banc de St Pierre.

Du 3 au 10 juin, la *Sainte-Jeanne-d'Arc* parcourt la région du Platier et ses abords, où elle rencontre 46 navires dont trois portugais et la flottille de Fécamp presque toute entière. Le temps est favorable, la brume ne sévit pas d'une manière continue et peu de navires peuvent échapper à la recherche. Cependant le petit nombre de navires rencontrés nous inquiète. Où sont les autres ? C'est en vain que du 9 au 13 nous explorons le " Grand Nord " comme disent les pêcheurs. Là comme au Platier la morue a fait défaut et si la pêche a donné au début de la campagne, en tous cas, il n'y a plus personne actuellement. Les pêcheurs du Platier s'arment de patience et attendent des jours meilleurs. La situation sanitaire est bonne ; il y a très peu d'accidents à déplorer. Deux doris en dérive et pas encore retrouvés sont seuls signalés.

Le 13 juin, la *Sainte-Jeanne-d'Arc* explore le Bonnet Flamand où l'on signale de nombreux navires. En réalité il n'y en a que sept dont six sont découverts et assistés. Là aussi la morue est rare.

Nouvelle traversée du Nord, passage dans les Virgin Rocks. Personne. Les Portugais ne sont pas encore arrivés. Nous n'apercevons que deux canadiens de Lunenburg.

Le 17 juin, nous arrivons sur le Banc de Saint-Pierre avec un baromètre à 730. Nous avons encore le temps d'assister à quatre navires avant le passage du centre de la

dépression. Pendant la baisse du baromètre le vent reste assez faible de l'O. S. O. mais après le passage du centre accompagné d'un violent orage et d'une pluie diluvienne, le temps très chargé se dégage et nous recevons un ouragan de " first class " qui nous oblige à prendre immédiatement la cape. C'est avec difficulté que le capitaine du dernier navire parvient à rejoindre son bord. Une demi-heure plus tard l'accostage eût été extrêmement dangereux pour le doris. En deux heures la mer atteint douze mètres de hauteur avec de petites lames de 25 mètres de longueur qui s'écroulent en montagnes d'écume et n'était que malgré notre position de cape nous sommes quelque peu ballotté le spectacle vaudrait la peine de payer sa place. L'avant du navire se soulève de 10 mètres toutes les cinq secondes et il faut saisir à nouveau les maillons de chaîne que nous n'avons encore pas distribués et qui sont simplement posés à plat sur le pont. Nous nous efforçons de rester parmi les navires au mouillage dont plusieurs chassent ou cassent leur chaîne. Fort heureusement en présence de la baisse du baromètre la plupart des navires n'ont pas envoyé de doris à la mer. Cependant nous en découvrons un à la tombée de la nuit qui se trouvait à ce moment sous le vent du dernier navire du groupe et aurait passé la nuit dans de bien pénibles conditions. Les hommes sont exténués et le hissage à bord de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* n'est pas une petite affaire. On y parvient cependant sans accident. Le lendemain vers dix heures la mer quoique très grosse est redevenue possible pour les doris et nous reprenons notre assistance. Nous avons la bonne fortune de retrouver les deux autres doris en dérive qui nous sont signalés et de les remettre le jour même à leurs propriétaires. Ce coup de vent aura

" Plaignons-nous moins  
de notre temps et plus de  
nous-mêmes. Soyons moins  
découragés mais soyons  
meilleurs ".

OZANAM.

passé sans perte de vies humaines, mais pour celui que nous avons ramassé en mer, il était temps. Nous découvrons ainsi dix-huit navires dont un canadien.

Le 20, nous mouillons à Saint-Pierre pour déposer les malades et prendre le courrier et nous repartons pour le Banquereau en passant par le Banc de St-Pierre. Du 21 au 23, nous assistons 20 navires dont un portugais. Le 24, nous sommes sur le Banquereau où nous allons faire 71 visites jusqu'au 29 juin. Ici les Portugais abondent, nous en trouvons 22. Les Malouins sont nombreux dans cette région. Si le Platier et le Banc de Saint-Pierre ne donnent pas, en revanche le Banquereau regorge de morue, plus forte qu'à l'ordinaire et les pêches sont superbes surtout pour les navires qui sont venus ici dès le commencement de la campagne. Nous commençons la visite par temps clair et nous découvrons un matin jusqu'à cinquante navires en vue.

Nous faisons de très intéressantes communications par téléphonie avec les navires qui sont munis d'appareils de transmissions. Ces postes, analogues à celui de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* avec lequel nous avons pu causer du Bonnet Flamand à Saint-Pierre à une distance de 340 milles sont excellents. Lorsque les capitaines y seront un peu habitués ils donneront toute leur puissance et seront d'une utilité considérable entre navires de la même maison et pour le Navire-Hôpital qui saura où trouver les bâtiments qu'il recherche. Nous profitons de l'occasion de notre passage pour mettre au point deux de ces postes.

Un autre résultat intéressant de notre croisière est dû à l'observation des températures de l'eau. L'Office Scientifique des pêches a envoyé cette année un délégué sur les Bancs de Terre-Neuve pour faire la campagne et recueillir toutes les informations possibles, sondages prises de fond, de température et d'eau.

Nous constatons que bien que les températures soient les mêmes sensiblement, en juin, du Platier au Banquereau et au Banc de Saint-Pierre, et peut-être un peu plus élevées au Banquereau, le poisson mord en abondance dans cette région est rare au Banc de Saint-Pierre et absent du Platier. L'espoir que l'on avait conçu de trouver dans le thermomètre un guide sûr de l'abondance du poisson n'était donc pas justifié. Le problème est plus complexe. A côté de la question température qui est une indication d'ordre général, d'autres éléments interviennent qui sont évidemment en relation avec la nourriture de la morue. Et les différences de pêche sont considérables puisque la moyenne par doris passe de 65 quintaux au Platier à 400 au Banc de St-Pierre et 300 au Banquereau.

Le Navire-Hôpital profite du temps clair et de la facilité de prendre de nombreuses observations de soleil pour placer sur la carte qui est insuffisamment sondée un bon nombre de côtes nouvelles.

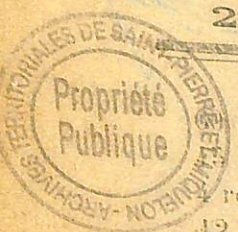
Le 28 au soir, arrivant à bout de son charbon, la *Sainte-Jeanne-d'Arc* fait route pour Sydney.

Résultats de la croisière :

178 navires visités.

406 consultations.





dons de médicaments.  
malades hospitalisés.  
remis à bord.  
12.740 lettres remises aux navires.  
6.258 lettres reçues.  
134 télégrammes reçus.  
287 télégrammes transmis.

## Naufrage du "Labrador"

Le chalutier *Le Labrador*, du port de Bordeaux appartenait à M. l'armateur Joseph Huret. Il était un des plus anciens bâtiments de pêche de cette maison, mais si solidement construit qu'il était considéré comme l'un des meilleurs toises-mer qui circulaient sur les Bancs.

Son état-major se composait de : M. Bourgain, capitaine, très aimé et très apprécié de son équipage qui le considérait comme un loup de mer pour qui la pêche au chalut n'avait plus guère de secrets et qui connaissait à merveille les parages fréquentés par la morue ; M. Malefoy, premier lieutenant ; M. Lemoine, deuxième lieutenant ; M. Toineau, maître d'équipage faisant fonction de troisième lieutenant ; M. Le Breton, officier mécanicien et de M. Penneec, télégraphiste.

L'équipage comprenait 39 hommes.

Le dimanche matin, 19 juillet, à 3 heures 1/2, le navire se trouvait à environ 20 milles au Sud-Est de l'Île au Sable, il quittait ces parages et faisait route par grosse mer et une brume épaisse sur le Banc du Middl Ground, à la vitesse économique de 6 à 7 nœuds, lorsque tout à coup, vers 6 heures 1/2, l'on ressentait à bord une grande secousse.

Le navire venait de heurter le fond ; immédiatement le premier lieutenant qui était de quart, fit battre en arrière à toute vitesse ; se fut sans résultat, le navire était échoué, un coup de sonde à l'avant accusait 2 mètres d'eau et le jusant devait quelques moments après diminuer encore de deux mètres.

À mer étal c'est donc sur un fond de un mètre que le *Labrador* se reposait, à un mille et demi environ du feu N. E. de l'Île au Sable.

Dès que le capitaine se fut rendu compte de la situation, il fit donner l'alarme et le télégraphiste lança dans les airs l'appel au secours S. O. S.

Il fut entendu par *Le Cap Fagnet* et le *Maroc* qui s'empressèrent d'accourir sur les lieux du sinistre.

Le chalutier *Cap Fagnet* arrivait à 14 heures à proximité du *Labrador* et le *Maroc* le suivait de près, tous se mirent à la disposition du capitaine du *Labrador*.

Depuis l'échouage, l'équipage était employé à alléger le bâtiment et débarquait le sel, le charbon et vidait les balastres.

Malheureusement par suite du mauvais temps, les deux sauveteurs étaient dans l'obligation pour leur propre sécurité de se tenir à une distance de près de 1.000 mètres du bateau à secourir et ce n'est qu'à l'aide de leurs embarcations qu'ils purent élonger un grelin jusqu'au *Cap Fagnet*.

Cependant comme s'il n'y avait pas encore assez de difficultés à vaincre, il fallait qu'avec le flot, les vents changeant de direction vissent avec la houle contrarier les efforts des sauveteurs en poussant de plus en plus le *Labrador* sur son banc de sable.

Enfin, le *Cap Fagnet* tenta le déséchouage ; le *Labrador* aidant en battant en arrière à toute vitesse, mais le grelin se casse et tout est à recommencer.

On s'efforce de remplacer le grelin par une aussière en acier, mais pour trainer une telle longueur il faut du temps et la nuit survient alors que le vent et la houle souffle

et pousse sur l'arrière du bâtiment jusqu'à ce qu'il soit complètement ensablé.

Les toulines qui servent à haler l'aussière en acier se rompent à leur tour et la manœuvre est à recommencer.

Pour aider à celle-ci, le capitaine du *Labrador* fait mettre un de ses canots à la mer dans lequel prend place pour l'accoster le matelot Wacogne Denys, mais à peine l'embarcation effleure l'eau, qu'une lame traîtresse le brisait au long du bord, sous les yeux de l'équipage impuissant à venir en aide à leur malheureux camarade qui disparaissait dans l'abîme des flots.

L'infortuné Wacogne, ancien poilu de la Grande Guerre, pendant laquelle il fit brillamment son devoir et fut plusieurs fois blessé, devait terminer sa vie par un de ces actes de dévouement dont il était sujet et qui toujours le poussèrent à affronter le péril ou qu'il fut.

Après une nuit d'angoisse et d'efforts stériles le jour apparut avec le désespoir de sauver le *Labrador*. Il avait été impossible de faire parvenir au *Cap Fagnet* l'aussière en acier, et les éléments déchainés terminaient leur œuvre de destruction.

Le navire était perdu, il fallait songer à l'équipage.

Sur ordre du capitaine, le radeau confectionné la veille fut mis à la mer, sur lequel prenaient place 4 hommes, puis au moyen d'un va et vient établi entre le *Labrador* et le *Cap Fagnet*, tout l'équipage pu être recueilli par le bâtiment sauveteur.

Le lundi, à 10 heures 30, les derniers naufragés, parmi lesquels le Capitaine et les Officiers, montaient à bord du *Cap Fagnet*. Une heure après, le *Labrador* explosait et se couchait entièrement sur le flanc.

Nous adressons aux Capitaines des navires, naufragés et sauveteurs, à leurs états-majors et à leurs équipages, l'hommage de notre affectueuse sympathie et notre admiration devant leur tenue calme et disciplinée dans une situation aussi périlleuse.

C'est en face du danger qu'on reconnaît l'homme ! Donc honneur aux vaillants équipages qui se montrent si dignes d'être des hommes !

Une heure après le départ du dernier contingent, une explosion se produisit à bord, le *Labrador* se cassait en deux et se couchait pour toujours dans son lit de sable.

TREMARI.

## Echos de 'chez nous'

### RÉGION DE ST-MALO

#### SAINT-MALO

### A la Mémoire de M. l'abbé GOGER

Le Comité des anciens élèves du collège de Saint-Malo a décidé d'ouvrir une souscription pour l'érection d'un tombeau dans le cimetière de Miniac-Morvan, à la mémoire de M. l'abbé Goger, dont la mort tragique a causé de si vifs regrets à tous les amis du Collège.

Les souscriptions seront reçues chez M. Joachim de Boismenn, trésorier de l'Association, rue de Toulouse, St-Malo, ou chez M. l'abbé Coupel, économiste du Collège.

### Quel est cet individu ?

La police a arrêté un individu, sur l'identité duquel on n'est pas fixé. Cet individu a été mis à la disposition du Parquet, qui l'a fait écrouer à la Victoire.

Des renseignements seront demandés sur son compte et ses allégations vérifiées.

#### SAINT-SERVAN

### NÉCROLOGIE

On annonce le décès de M. Le Coat, conseiller municipal de Saint-Servan, maître de port à Saint-Malo, qui, depuis plusieurs semaines, était atteint d'un mal implacable.

#### SAINT-SULIAC

### Une affaire qui n'est pas claire

M. Louis Lecœur, marin-pêcheur à Saint-Suliac, est au service du patron Lamy.

Celui-ci était venu l'appeler le mercredi 1<sup>er</sup> juillet, à 0 h. 15, pour partir en mer. Ayant, à son gré, trop tardé à répondre à son appel, M. Lamy lui en fit la remarque. Une discussion s'ensuivit.

À en croire le matelot, son patron lui aurait sauté à la gorge, porté un coup de poing en pleine figure, puis l'aurait griffé.

Si on s'en rapporte au récit du patron, ce serait au contraire Lecœur qui l'aurait saisi à la gorge.

Qui dit la vérité ?

Lecœur ou Lamy, qui est un brave père de famille de treize enfants ?

### RÉGION DE FECAMP

#### FECAMP

### Le Pèlerinage du Précieux-Sang

Les premières journées du célèbre pèlerinage du Précieux-Sang ont été favorisées par un temps magnifique. Nombreux étaient les pèlerins venus, la plupart dès le matin, soit par le train, soit par leurs propres moyens. En ville, on ne comptait plus les automobiles et les voitures rangées avec symétrie sur les places publiques ou dans les cours des différents hôtels.

De puissants auto-cars ou de vieilles pataches, un peu démodées, mais confortables tout de même avaient amené des visiteurs du Havre, de Saint-Romain, de Fauville, de Bacqueville, de Pavilly, de Villequier et de Candebec.

Les Yportais, les Godervillais, les Valmontais et les Etrétatais étaient venus en famille. La charmante commune de Saint-Pierre-en-Port était également très largement représentée.

Entre dix heures et midi, la foule s'est portée à l'abbaye, où M. l'abbé Florimond, curé d'Yport a célébré la grand-messe. La veille abbaticale était archi-comble. La procession s'est déroulée avec l'éclat habituel.

Après l'Evangile, M. le chanoine Hurel, curé-doyen, monta en chaire pour saluer les pèlerins et leur adressa quelques paroles de circonstance.

Des prêtres venus des communes du canton et de la région ont, pendant toute la matinée, récité des Evangiles. D'autre part, des messes ont été célébrées de demi-heure en demi-heure à partir de 5 heures 30.

La Chapelle de Notre-Dame-de-Salut, est-il besoin de le dire, a reçu la visite de nombreux pèlerins. Beaucoup ont monté à côté, le matin, de très bonne heure de façon à ne pas avoir trop à souffrir de la chaleur.

Rue du Précieux-Sang, à la Source, en ville et sur le champ de foire, l'animation a été très grande toute la journée.

### La Municipalité visite l'Hospice

La Municipalité a visité l'hospice. La délégation a été reçue dans la salle des délibérations par les Membres de la Commission Administrative, le Corps Médical et les fonctionnaires. Ont successivement pris la parole : MM. Lefebvre, président de la

Commission, le docteur Maupas et M. Caron, maire. Ce dernier a fait l'éloge très mérité des Religieuses et de M. l'Aumônier. Les vieillards et hospitalisés ont bénéficié de quelques améliorations à l'ordinaire.

### Retour de chalutier

Retour d'Islande, le chalutier fécampois *Vénus*, capitaine Peltier, armateur les Pêcheries de Normandie, a rejoint son port d'attache avec 80 tonnes de morues.

### Nouvelles de Navires

On reçoit d'excellentes nouvelles des chalutiers *Bois-Rosé* et *Mont-Kemmel*.

#### EPREVILLE

### Grave affaire de coups

M. Letellier, 33 ans, ouvrier agricole à Epreville, a porté plainte à la gendarmerie contre un débitant de la localité, M. Léon Levasseur, 24 ans, qui a frappé sa femme, Mme Letellier, très brutalement. Voici les faits :

Le soir, sa journée terminée, après avoir sarré des betteraves, M. Letellier se rendit au café Levasseur pour y prendre l'apéritif en attendant que sa femme ait préparé le repas. Or, vers 7 heures, celle-ci vint chercher son mari. Le débitant, très mécontent, aurait fait alors sortir Mme Letellier en l'insultant et en la frappant de coups de poing et de violents coups de pied dont plusieurs dans le ventre. Agée seulement de 24 ans, la jeune femme, qui était enceinte de six mois, perdit connaissance et s'évanouit. Son mari, qui avait voulu s'interposer fut également frappé. Mme Letellier reprit peu à peu ses sens ; le garde-champêtre et son mari la transportèrent alors à son domicile où M. le docteur Fakiès, de Goderville, vint la visiter et prescrivit son transport à l'hospice de Fécamp.

## A NOS MARINS

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

\*  
\* \*

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

**J'ai trouvé le filon**  
**DENTELLES**  
EN GROS  
Grand Stock au Plus Bas Prix  
Etabli  
**MARTIN ROQUEBRUNE**  
19, rue Montmartre - PARIS, 1<sup>er</sup>  
Envoi de l'Album de luxe contenant la reproduction photographique exacte de 400 modèles différents, contre la somme de 10 fr. remboursable à la 1<sup>re</sup> commande. R. C. Seine 209.895 B

L'Imprimeur-Gérant : H. PAUL