



# LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

5948  
ANNUAIRE DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON  
PROPRIÉTÉ PUBLIQUE  
1926

“ Par dessus toute chose  
soyez bon ; la bonté est  
ce qui ressemble le plus  
à Dieu et ce qui désarme  
le plus les hommes ”.

LACORDAIRE.

## DEUIL

Une nouvelle pénible nous parvient. Monsieur Bensch, Gouverneur des Etablissements St-Pierre-Miquelon, vient d'être atteint dans ses plus chères affections. Madame Bensch est morte à New-York, alors qu'elle rentrait à Saint-Pierre, après avoir passé quelques semaines en France, où elle avait accompagné Monsieur Bensch venu à Paris pour régler différentes questions et particulièrement celle des travaux du port de St-Pierre, qui intéresse particulièrement les marins.

Nous ne pouvons oublier l'accueil plein de charme, que Madame Bensch a bien voulu nous faire ; nous ne pouvons oublier les nombreuses marques de bienveillance, données à notre Société, par le Gouverneur de Saint-Pierre ; nous ne pouvons oublier l'intérêt qu'il porte aux pêcheurs et à leur industrie. En nous associant à son deuil, nous prions Monsieur Bensch de vouloir bien recevoir l'expression de notre profonde condoléance.

La Société des Œuvres de Mer.

## Nos CARTES des BANCS

Je vous indiquais l'autre jour, le but que nous voulions atteindre aux “ Œuvres de Mer ” par nos cartes des BANCs.

Voici maintenant la réalisation :

### 1. Carte du Platier

Notre carte du Platier, vous la connaissez depuis longtemps. La première édition a circulé parmi vous, en 1923. L'édition de 1926, est un premier acheminement vers le programme indiqué dans mon dernier article.

Jusqu'à présent, nous avons conservé le fameux *Haricot* qui représente sur la carte 5855, le contour des fonds de 50 mètres du Platier.

Ah ! ce *Haricot*, l'avez-vous assez vu ! et certains de vous y ajoutaient-ils assez de foi !

— Commandant ! ai-je entendu dire ; “ Je ne connais pas très bien ma latitude, mais ce que je peux dire par exemple, c'est que je suis sur le pointillé, car j'ai juste 50 mètres d'eau ”.

Il n'y avait à cela qu'un malheur, c'est que le Service Hydrographique, ayant tracé jadis, le fameux pointillé, comme intercalaire entre une douzaine de sondes et, petit à petit, il a fallu supprimer tout le fameux pointillé, de sorte que, ceux qui étaient sur le pointillé, ne pouvaient être par des fonds de 50 mètres, et que ceux qui avaient trouvé 50 mètres de fond, étaient peut-être sur le Platier, mais pas sur le pointillé.

Actuellement, vous trouvez sur notre carte, des courbes de niveau, de 5 en 5 mètres. Ce n'est pas un tracé géodésique, une surface terrestre, aérienne, facile à répérer. On ne vous dit pas, qu'il n'y a aucune erreur de tracé. Ces courbes seront rectifiées. Je me demande même d'ailleurs quelquefois, s'il n'y a pas de remue-ménage, dans les fonds qui avoisinent la grande chute de 1.000 mètres, au bord Sud-Est du Platier. Mais il ne faut pas exagérer. Si cela remuait comme on me l'a quelquefois conté, je pense

que les bulots commencent à nous en avertir en partant les premiers. Or, ils sont toujours là...

Quoi qu'il en soit, ces courbes sont une précision très supérieure à tout ce que vous avez eu jusqu'à ce jour. C'est en quoi elles sont intéressantes, et le *Haricot* a disparu définitivement !

Vous trouvez en outre sur la carte des signes conventionnels, dont le sens est indiqué dans le cartouche placé en bas et à gauche. Ces signes représentent les échantillons de faune des fonds, que l'on ramène avec les lignes ou les “ Chaudrettes ”. Evidemment cela aussi est à compléter. Ces renseignements nous ont été communiqués par les navires mouillés aux lieux correspondants, et correspondent tous à des mouillages répétés. Il convient de réunir les uns aux autres ces parages répétés, d'étendre les régions classées, de couvrir toute la carte d'un réseau serré. Notre degré d'approximation pour ces positions, est de l'ordre du mille, c'est-à-dire un centimètre environ. C'est très suffisant pour la pratique : Un pêcheur avec les antennes de ses doris, explore une surface de près de quatre milles carrés !

### II. Cartes des BANCs

Nous avons édité cette année, une série de quatre cartes, deux sont particulièrement intéressantes.

**Carte n° 3.** — (Sud-Est du Banc-Platier). — Les mêmes renseignements, un peu plus étendus en surface, nous ont servi. La carte est assez noire, par suite du grand nombre de sondes. Mais elle est encore incomplète, dans trop de régions qui sont pêchées.

Nous supprimerons les sondes plus tard, en ne laissant que quelques unes d'entre elles, pour les remplacer par des courbes de niveau. Les sondes conservées suffiront à les délimiter de façon précise. Ce travail sera fait, quand on portera sur la carte, la faune du fond, et la nature du fond.

Telle qu'elle est, la carte donne un grand nombre de courbes inconnues sur la 5855, dont elle est un agrandissement. Elle est plus commode pour naviguer, parce que plus grande, et peut rendre de grands services aux capitaines.

**Carte n° 4.** — (Banquereau). — Au lieu de la carte française, nous avons utilisé surtout la carte américaine, plus sondée, et qui rectifie un certain nombre d'erreurs. Nous y avons figuré les platiers de moins de 50 mètres. Des gisements de bulots, de colimaçons, ont été indiqués. Cette carte est particulièrement utile, pour les chalutiers qui l'emploieront avec fruit.

**Carte n° 2.** — (Partie N.-O. — Banc de St-Pierre). — Le platier du Banc de St-Pierre, porte une cinquantaine de sondes inédites, la forme en est un peu rectifiée.

**Carte n° 1.** — (Partie N.-E. — Roches de l'Est — Déclinaison). — Cette partie est la moins avancée. Elle a pourtant déjà, un intérêt incontestable.

Toutes ces cartes, ne l'oublions pas, doivent être prises, pour ce qu'elles sont. Ce sont des cartes de pêche et non des cartes de navigation. Nous n'avons donné des précisions rigoureuses, qu'à l'emplacement des postes de T. S. F. ; mais elles ne doivent pas être employées, pour naviguer en vue des côtes. Malgré tout le soin apporté à leur tracé, elles n'ont pas la précision des cartes du Service Hydrographique ; et, en vue des côtes, il conviendra de les quitter pour reprendre une carte de navigation, où l'exactitude des détails a été recherchée avec le plus grand soin.

X...

## Les Graphiques de Route de la “ Sainte-Jeanne-d'Arc ”

Un certain nombre de capitaines, ont bien voulu, en 1925, nous fournir des fiches de renseignements intéressants, sur les ondes, la nature des fonds, la faune, etc..., des régions dans lesquelles ils travaillaient. De cette très utile collaboration, nous les avons déjà remerciés, en exprimant le désir, que tous les capitaines sans exception, veuillent bien nous apporter leur concours !

Mais un renseignement, si consciencieux qu'il soit, n'a de valeur qu'autant que la région qu'il concerne est bien définie. Nous savons bien, que tous les capitaines n'ont pas toujours un point très exact ; ils ont d'autres préoccupations...

Chaque fois qu'un renseignement nous est communiqué, nous le classons, et prenons soin de contrôler aussi rigoureusement que possible, le point exact du navire qui nous l'a fourni.

Or, nous avons pensé, qu'il pouvait être très utile pour la tenue des carnets de pêche, de tenir à la disposition des capitaines, les positions qu'ils occupaient à chaque visite du navire-hôpital.

Le tracé des routes de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, est tenu à jour à bord, avec un soin méticuleux. La position de chacun des navires rencontrés, y est soigneusement portée, et, à la fin de chaque croisière, nous adressons à chacun des Syndicats d'Armateurs un calque des graphiques de route.

Les capitaines, comme les armateurs, peuvent donc se rendre compte, avec une exactitude très suffisante, des régions où leurs navires ont travaillé.

## 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, 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 unitaire 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.

## MOTS POUR RIRE

— Comment, petit farceur ! tu veux me faire croire que tu t'es cassé une dent avec une pomme ?

— Voui, M'sieur ! avec une pomme d'arro-soir !

## A nos MARINS

Dans la semaine, le bateau est rentré au port de St-Pierre. Deux mois sur les Bancs, ça compte ; le temps froid, la mer houleuse, le travail rude, parfois juste le temps de manger pour se remettre aussitôt à la besogne, de tout cela les corps sont harassés, avides de repos.

Au moins, il va y avoir maintenant quelques jours de tranquillité relative. Le corps va pouvoir se détendre, se reposer, on va avoir le temps de mettre de l'ordre dans ses affaires.

De reposer son corps, cela est très bien, mes chers amis. Avez-vous pensé qu'il faut aussi mettre de l'ordre dans les affaires de votre âme ?

A ce sujet, laissez-moi vous conter une histoire :

Un missionnaire, voyant un domestique qui pensait un cheval avec beaucoup de soin lui fit cette question :

— Mon ami, combien mettez-vous de temps, chaque fois, pour tenir votre cheval en si bon état ?

— Je mets plus de deux heures par jour.

— J'ai maintenant une autre question à vous faire, permettez-moi de vous l'adresser simplement : Combien de temps donnez-vous chaque jour, au soin de votre âme, pour obéir à Dieu, votre maître, et faire votre salut ?

Le domestique répondit évasivement : “ Ah ça !... Puis : “ Quelquefois, je fais le signe de la croix le soir avant de m'endormir ; de temps en temps, je vais à la messe le dimanche, mais c'est pas souvent ”.

Le missionnaire lui dit alors : “ Mon ami, puisque vous avez si peu soin de votre âme et si grand soin de votre cheval, si je vous appartenais, j'aimerais mieux être votre cheval que votre âme ”.

Ne pourrait-on trouver parmi les marins qui fassent comme ce bonhomme pour les soins de leur âme ?

Parfois, vous passez le dimanche à Saint-Pierre ; le dimanche, le jour où tout chrétien loyal tient à remplir ses devoirs religieux, ce jour où vous-mêmes à la maison ne manquez pas d'aller à l'église. Avez-vous toujours ici le même souci de loyauté envers Dieu.

Et pourtant, à la Maison de Famille, à “ votre ” maison, vous avez aussi “ votre ” chapelle, où la messe est célébrée chaque jour avec une intention spéciale pour vous ; et tous les dimanches, il vous est facile d'accomplir votre devoir de chrétien en y assistant à la messe de 9 heures.

Il vous suffit de le vouloir : N'êtes-vous pas des hommes de volonté, et de bonne volonté ?

L'AUMONIER.

### ST-PIERRE & MIQUELON

## AVIS AUX NAVIGATEURS

**Pointe Plate.** — A partir du 15 Décembre 1925 et jusqu'à nouvel avis, le feu sera fixé en conservant les mêmes secteurs blancs et rouges.

**Radio-Phare.** — Un radio-phare permettant aux navires de grande pêche de relever au goniomètre leur relèvement en mer, sera prochainement installé à Saint-Pierre.

La position exacte de ce radio-phare et son état signalétique ne sont pas encore connus de nous.



## CHARBONNAGE

Nous attirons l'attention des Capitaines des chalutiers sur un point qui peut avoir pour eux le plus haut intérêt.

En allant charbonner à Sydney ; peut-être économise-t-on un dollar ou un dollar et demi par tonne sur le prix que l'on devrait payer dans la colonie, mais la qualité de ce combustible est très inférieure à celui que l'on trouve dans les magasins de **M. MAUFROY, à Saint-Pierre**.

Parce que d'abord ce dernier charbon brûle presque entièrement, ne fait que très peu d'escarbilles, n'encrasse pas les grilles des chaudières et pour le même travail permet une économie journalière d'au moins une tonne sur son rival de Sydney.

Cette considération n'est pas à dédaigner car elle permet au chalutier de tenir la mer pendant un certain nombre de jours de plus, variable, bien entendu, suivant l'approvisionnement général en charbon et la consommation journalière pour un bateau qui porte un approvisionnement de 200 tonnes et dont la consommation serait de 8 tonnes, le séjour en mer serait ainsi prolongé de 2 jours.

En plus, pour se rendre à Sydney et de là sur les lieux de pêche, il faut consommer une certaine quantité de charbon et perdre un autre temps précieux qu'il serait plus avantageux d'employer ailleurs, surtout lorsque le poisson donne abondamment.



## Echos de 'chez nous'

### RÉGION DE ST-MALO

#### SAINT-MALO

### Naufrage du "Stella-Matutina"

Le trois-mâts morutier *Stella-Matutina*, du port de St-Malo, armateur MM. Allain, Bœuf et Legasse, a coulé sur les Bancs de Terre-Neuve. Voici la liste de l'équipage que le terreneuvier *La Tour-du-Pin*, de M. Lessard, a débarqué à St-Pierre-Miquelon :

Joseph Lecan, d'Erquy, capitaine ; Housé Désiré, d'Erquy, second ; Allot Charles, de Dinan, saleur ; Berdet Alexis, d'Erquy, 1<sup>er</sup> lieutenant ; Clérel Pierre-Marie, de Saint-Brieuc, 2<sup>e</sup> lieutenant ; Trévily Léon, d'Erquy, patron de doris ; Grosmaître Luc, de St-Brieuc, patron ; Rault Joseph ; Auffray François, Méheust Jean-Marie, d'Erquy, patron ; Carnec Armand, de St-Brieuc, patron ; Quintin Ernest, Thomas Louis, de Pléneuf ; Nicole Yves, de Pontrieux ; Lefaucheur Louis, d'Erquy ; Lesaint Pierre, de Pontrieux, patrons ; Parriven Louis, de Quimper-Guésennec ; Bougeard François, de Langueux, Mignon Corentin, d'Erquy, patrons ; Toizoul Auguste, d'Erquy, avant ; Baudet Marcel, d'Erquy, patron ; Daniélou Joseph, d'Erquy, cuisinier ; Quintin Joseph, de Pléneuf, Depoigne Francis, de St-Alban ; Perrin Isaac, d'Erquy, novices ; Villandre Léon, de Dinan, mousse.

### Le "Mulhouse" en détresse dans l'Océan

On annonce que le vapeur français *Mulhouse* désarmé au large des côtes de Terre-Neuve, a été ramené par le vapeur *Pro-Patria*, parti de St-Pierre pour lui porter secours.

Le *Mulhouse* avait quitté St-Malo le 1<sup>er</sup> avril, ayant à son bord un chargement de vins et spiritueux. On croit qu'il s'est heurté à un banc de glace.

### Déserteur condamné

Yves Maros, marin-pêcheur, originaire de Guingamp, embarqué sur *La Frileuse*, avait volontairement manqué le départ, ayant dilapidé ses avances. 6 mois de prison. C'est le seul marin qui ait déserté cette année.

### Mort du Capitaine ROUXIN

On vient de ramener à Paramé les restes d'un de nos concitoyens, le Capitaine Xavier Rouxin, du 14<sup>e</sup> Régiment de Tirailleurs nord-africains, mort pour la France, dans les circonstances suivantes : Le capitaine Rouxin commandait le poste de Bou-Haroum, qui défend les avancées de Taza, lors de l'offensive rifaine qui, en juillet dernier, menaçait cette ville. Complètement encerclé, le poste de Bou-Haroum vit bientôt tomber ses défenseurs, au nombre d'une vingtaine seulement et il ne comprenait plus que 6 hommes blessés ou malades quand il fut occupé par les riffs. Les six survivants furent massacrés, avec le capitaine Rouxin. Enterré sur place, le corps de notre concitoyen fut retrouvé lors de la réoccupation de Bou-Haroum par nos troupes.

Le capitaine Xavier Rouxin laisse une veuve et trois enfants en bas âge.

### La Grève Anglaise

Le lundi 3 mai, une grève générale a été déclenchée en Angleterre, on croit qu'elle n'ait de graves répercussions sur la région de St-Malo. La campagne des pommes de terre est commencée, la récolte étant précocée cette année, et on craint que de plus grands retards dans les expéditions causent un préjudice énorme à la culture et au commerce d'exportation, sans parler du chômage qui en résulterait pour les dockers. Pour l'instant, les vapeurs de la Southem continuent à venir dans notre port. Le steamer *Hautonia*, arrivé ces jours-ci, est reparti avec des passagers seulement, les marchandises n'étant plus acceptées. Les gens de mer se prononceront-ils en faveur d'une adhésion à la grève générale ?

### REGION DE FECAMP

#### FÉCAMP

### La perte du terreneuvier Fécampoï "M. F. C."

Nous avons signalé dans un précédent numéro, la perte du trois-mâts *M. F. C.* L'équipage qui avait été débarqué à Rotterdam est rentré à Fécamp, où le capitaine Fallu a déposé son rapport de mer. Voici ce document :

" Je soussigné, Fallu Louis, capitaine du cabotage du trois-mâts latin *M. F. C.*, du port de Saint-Pierre-et-Miquelon, jaugeant 356 tonneaux 74, armateur « La Morue Française et Sécherie de Fécamp », armé par 36 hommes d'équipage, tout compris, déclare être parti de Fécamp le 25 mars 1926 à destination des Bancs de Terre-Neuve le navire en parfait état de navigabilité, les pompes bien franches et, ayant à bord le rechange et les provisions nécessaires pour entreprendre mon voyage,

Parti de Fécamp à 9 heures du matin avec l'aide d'un pilote et d'un remorqueur. Débarqué le pilote et largué la remorque à 9 h. 20, tout calme, entraîné par le courant et mouillé sous Vaucottes à midi. Appareillé à 16 heures toutes voiles dehors, avec brise de N.-E.

Le 26 mars, étant dans l'impossibilité de

faire du feu dans la cuisine de l'équipage, viré de bord et mouillé en rade de Fécamp à 13 h. 30, le 27 mars.

Après réparations faites, appareillé le 30 mars, à 6 heures du matin, pour les Bancs. Temps variable et beau temps jusqu'au 11 avril. La mer grossit et le baromètre baisse progressivement ; diminué de voile et mis en cape sèche le 12 avril à 17 heures. Le bateau roule bord sur bord et souffre beaucoup. Coup de vent de Sud. A 2 heures du matin, le 12 avril, saute de vent à l'Ouest. La mer grossit de plus en plus avec grains violents, défoncé la grande voile à 3 h. 30, continué la cape avec l'artimon à deux ris.

Au matin, on s'aperçoit que la mèche du gouvernail est complètement cassée au ras de la louve et le safran se promène d'un bord à l'autre donnant des coups violents sur l'étambot et faisant beaucoup souffrir l'arrière ; le navire commence à faire l'eau, dont la pompe augmente continuellement, à chaque quart, descendu à l'arrière et constaté que 3 bordés sont décollés et l'eau coule abondamment, fait fonctionner aussitôt les pompes donnant 2 heures sur 4.

J'ai essayé d'aveugler la voie d'eau avec de l'étoffe et du ciment, mais cerné dans les couples et l'étambot, il a été impossible d'arriver à un bon résultat par la pression que l'eau exerçait.

Dans l'impossibilité de continuer notre route sur le Banc, le gouvernail n'ayant plus aucune influence, étant par latitude 49°33' N. et longitude 28°40' O. Paris, j'ai décidé de faire route sur les Açores, à Fayal, amené l'artimon malgré la mer toujours grosse et hissé le petit foc et la trinquette cap au Sud, compas vents de O.S.O. afin de donner de la vitesse pour protéger l'étambot ; l'eau augmente progressivement, 2 h. 1/2 par quart.

Le 14 avril, vers 5 heures du matin, hissé la misère goélette, temps à grains moins violents, travaillé à faire un gouvernail de fortune.

Le 15 avril, les vents d'Ouest dominant toujours, le baromètre baissant, il a été convenu de faire route sur Brest, 3 h. de pompe.

A 20 h. du soir, la mer grossit et impossible de faire arriver le navire, grains violents et mer démontée, amené les focs et hissé l'artimon à deux ris pour prendre la cape sèche ; dans le courant de la manœuvre, un coup de vent balaie le roufle et casse les carreaux du claire-voie, inondant la chambre et blessant un homme étant à la pompe.

Relève de cape à 4 heures du matin le 16, continué notre route à l'E.S.E. avec les focs, Saute de vent au N.-E., le 18 avril à 16 h, du soir ; le navire souffre à l'arrière de plus en plus et l'eau nous gagne, la fausse étrave est décollée de 5 centimètres et la guibre est presque partie ; continué notre route dans les mêmes conditions. L'équipage est épuisé par l'endurance qu'il a donnée à la manœuvre à la pompe et l'état du temps.

Voyant notre position critique, réuni les principaux de l'équipage où il fut décidé de mettre les signaux de détresse au premier bateau en vue.

Le 19 avril, vers 8 heures du matin, aperçu un vapeur faisant route à l'E.S.E., hissé le signal N. C. du code, passé à trois milles de nous sans s'arrêter. A 10 heures, aperçu un chalutier dans le vent à nous, travaillant sur la grande sole, distance 6 milles, n'a pas non plus répondu à nos signaux.

A 19 heures, un vapeur est signalé en hanche de tribord faisant route vers l'E.S.E. Mis les deux feux rouge en place et allumé les deux torches de temps en temps. Aperçu nos signaux et fait route sur nous, où je me suis rendu à bord, déclarant au capitaine que, dans l'impossibilité d'affranchir les pompes, notre gouvernail brisé, le baromètre baissant, je le priai de bien vouloir rester sur les lieux. Aussitôt de retour à bord, il fut décidé d'un commun accord d'abandonner le navire ; à 22 heures, je quittai le

bord le dernier avec les papiers, en mettant le feu à l'avant et à l'arrière.

Embarqué sur le vapeur *West-Eldara*, de Seetle, et quitté les lieux à 2 heures du matin le 20 avril, étant par latitude 49°15' N. et longitude 12°31' O. Paris, après avoir constaté la disparition du bateau.

Je n'ai qu'à me louer de l'accueil qui nous a été fait par le capitaine et l'équipage du *West-Eldara* et les bons soins qu'ils nous ont donnés.

Dans la grande précipitation qui a été donnée à l'équipage, l'état de la mer et la nuit, il n'ont pu sauver qu'une partie de leurs effets.

En foi de quoi je certifie le présent rapport sincère et véritable, me réservant de l'amplifier si besoin est.

Fait à bord du *West-Eldara*, le 21 avril 1926, et clos au Consulat de France de Rotterdam le 22 avril 1926.

Le Capitaine : signé, L. FALLU.

## BAZAR

### de la " Sainte-Jeanne-d'Arc "

Les marins du Banc trouveront à bord du Navire-Hôpital les articles suivants aux prix indiqués ci-dessous.

Règlement au comptant, ou sur « Bon à payer chez l'Armateur », visé par le Capitaine.

Les Capitaines sont instamment priés de préparer d'AVANCE leur liste de commandes, et le montant de celles-ci, pour éviter toute perte de temps.

Tabac gris de la Régie (le paquet de 40 grammes) . . . . .	1 »
Tabac Universel, Bastos. (le paquet de 50 grammes) . . . . .	» 70
Cigarettes (Bastos douces, le paquet) . . . . .	» 50
Cigarettes (Bastos Photo, le paquet) . . . . .	» 60
Papier à cigarettes (le cahier) . . . . .	» 20
Pipes « Jacob » . . . . .	2 »
Pipes en terre . . . . .	» 40
Pipes bruyères (suivant modèle) : . . . . .	4 50 à
Briquet amadou . . . . .	1 80
Mèche à briquets (le mètre) . . . . .	» 45
Tube de 10 pierres pour briquets . . . . .	1 »
Couteaux (Pradel) . . . . .	5 »
Vareuse cirée (modèle Cancale) . . . . .	46 »
Pantalon ciré (modèle Cancale) . . . . .	41 »
Suroît ciré (modèle Cancale) . . . . .	11 »
Tabliers sauteurs . . . . .	27 »
Bottes caoutchouc montantes (qualité supérieure, la paire) . . . . .	181 »
Gants moufle en laine (la paire) . . . . .	9 »
Gants en laine (la paire) . . . . .	5 »
Complet toile bleue . . . . .	42 »
Casquette jockey . . . . .	8 »
Sabots dessus cuir . . . . .	20 »
Chaussons de sabots . . . . .	12 »
Chaussettes de laine . . . . .	6 »
Chaussettes laine et coton . . . . .	5 50
Mouchoirs ourlés . . . . .	2 30
Savon blanc (le kilo) . . . . .	6 »
Savon pour l'eau de mer (le 1/2 kilo) . . . . .	2 75
Chocolat (la tablette de 250 gr.) . . . . .	3 »
Livres et brochures (romans, nouvelles, etc., le ballot) . . . . .	10 »
Carte de pêche du Platier . . . . .	5 »
Carte de pêche n° 1 . . . . .	6 »
Carte de pêche n° 2 . . . . .	6 »
Carte de pêche n° 3 . . . . .	6 »
Carte de pêche n° 4 . . . . .	6 »
Thermomètre de profondeur . . . . .	100 »
Avançons tannés (le mille) . . . . .	25 »
Hameçons (n° 14, 5 et 15, le mille) . . . . .	22 »

**DOUCHES - - -**

**- - - CHAUDES**

**Savon et Serviette**

**fournis gratuitement**

**aux**

**Marins de la Grande Pêche**

**à**

**la Maison de Famille**

L'Imprimeur-Gérant : H. PAUL