

3^e ANNÉE
Paru depuis le 1^{er} mai 1921
à 11h 30 le matin

LE NUMÉRO : TRENTE-CINQ CENTIMES

1^{er} MAI 1928



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

LA CAMPAGNE DE 1928

Dieu vous protège ! C'est le premier mot que nous vous adressons à tous, Capitaines et Marins du Banc, au début de cette nouvelle campagne ! Et maintenant voici quelques indications qui peuvent vous être utiles

Le Navire-Hôpital.

Vous connaissez son capitaine, le Commandant GUYADER, vous connaissez son aumônier, M. l'abbé THÉPAUT. Nous n'avons pas à vous les présenter.

C'est M. le Docteur MORVAN qui vous apportera cette année le concours de son expérience. En lui souhaitant la bienvenue au milieu de nous, nous exprimons le vœu que ses interventions soient le moins nombreuses possibles.

Et l'Etat-Major de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* se complète enfin de M. DE MINIAC, naturaliste océanographe; M. GICQUEL, second capitaine; M. DONNE, lieutenant; M. LE LANN, chef-mécanicien; M. VIENOT, opérateur de T. S. F.

Voilà nos collaborateurs, voici le programme.

**

Au cours de la dernière campagne, le nombre des communications avec les seuls navires français a été de 587 et nous relevons que :

2 navires	ont été visités	11 fois.
4	—	10 —
8	—	9 —
8	—	8 —
10	—	7 —
22	—	6 —
17	—	5 —
16	—	4 —
9	—	3 —
4	—	2 —
3	—	1 —

Sans doute tous les navires n'ont-ils pas bénéficié dans la même mesure de notre assistance; on peut dire qu'en moyenne chacun d'eux a été visité cinq fois, ce qui est fort honorable. Et cependant nous avons reçu, dans le courant d'août, comme chaque année d'ailleurs, les doléances de quelques armateurs et de certaines familles attendant, sinon avec inquiétude, du moins avec impatience et même nervosité des nouvelles. « ...Ce sont toujours les mêmes navires que vous visitez, nous écrit-on, ce n'est pas juste, ce n'est pas honnête..., etc. »

Nous ne pouvons cependant refuser un service à un navire, sous prétexte que certains autres navires n'ont pu être encore rencontrés. Le problème de la recherche reste difficile et aléatoire.

Les capitaines qui n'ont été visités qu'une fois ne savent-ils pas d'ailleurs encore mieux que nous, pourquoi la *Sainte-Jeanne-d'Arc* ne les a pas trouvés plus tôt ? ? ?

Mais ceci ne nous regarde pas.

Pour améliorer encore notre rendement, nous sommes donc amenés à insister près des capitaines pour qu'ils contribuent à faciliter notre tâche. C'est l'objet de l'article que l'on lira plus loin : « Quelques remarques au sujet de l'Assistance ».

**

Pendant la campagne 1927, l'effort du Navire-Hôpital s'est surtout porté sur les voiliers; les chalutiers, dont les besoins sont d'ordre très différent, ont été plus ou moins abandonnés.

Un redressement sera fait à ce sujet, et la *Sainte-Jeanne-d'Arc* s'efforcera de traverser la zone des chalutiers à chaque croisière. Indépendamment des services éventuels qui peuvent être rendus, cette manière de faire est commandée par le travail d'hydrographie et d'océanographie qui se poursuit à bord, sous la haute direction du commandant Beaugé, délégué de l'Office Scientifique des Pêches.

**

Les chalutiers ayant besoin des soins du Docteur doivent le faire savoir par T. S. F. au Navire-Hôpital, en indiquant leur position.

La *Sainte-Jeanne-d'Arc* répondra aussitôt en donnant son point; puis fera route au devant du chalutier si celui-ci est adhérent (rencontre au goni). Si le chalutier est dissident, la *Sainte-Jeanne-d'Arc* ne fera pas route au-devant de lui; elle l'attendra en poursuivant l'assistance des voiliers de la région où elle se trouve.

**

Le transport des malades, du quai de Saint-Pierre à l'hôpital, est en principe à la charge des consignataires.

En fait, il arrive fréquemment que les malades restent un temps prolongé sur les quais ou dans une embarcation, exposés aux intempéries, attendant une voiture qui n'arrive pas.

La Société assurera désormais elle-même le transport direct à l'hôpital, de tous les malades, et chaque consignataire intéressé sera avisé par nos soins.

La dépense de voiture faite par la Société sera répartie proportionnellement au nombre de malades transportés, et la charge afférente à chaque malade sera mentionnée sur son bon de passage.

**

Certains capitaines n'ont pas de consignataires, ou indiquent un consignataire qui refuse de s'occuper de leur navire.

A défaut de consignataire à Saint-Pierre, la Société prend à sa charge, pour le compte de l'armateur intéressé les frais de séjour à l'hôpital et de rapatriement des malades convalescents.

Toutefois, elle ne saurait prendre la responsabilité de l'abandon à la marine prévu par l'article 262 du Code de commerce.

Les Capitaines devront donc en signant le bon de passage des marins malades, mentionner qu'ils demandent ou ne demandent pas l'abandon.

Les Lectures.

Nous avons fait un effort en 1926, nous l'avons intensifié en 1927, et cependant le refrain continue : « *Des lectures, donnez-nous des lectures !* » Eh bien, nous avons encore cette année doublé notre stock de livres !

Et comme l'an dernier, de petits ballots de livres sont préparés d'avance sur le Navire-Hôpital, chacun d'eux contenant plusieurs ouvrages. Les ballots sont composés de telle façon que chaque ballot, livré au même navire renferme des ouvrages différents.

Nous vendons ces ballots au prix uniforme de 10 francs, payables comptant, ou par *Bon à payer chez l'armateur*, signé du capitaine.

Les livres restent bien entendu, votre propriété : vous pouvez les céder aux camarades après les avoir lus.

La Maison de Famille.

C'est sous la direction de M. LE PANNEUR que la Maison de Famille ouvrira ses portes cette année. C'est un Breton des Côtes-du-Nord que beaucoup d'entre nous connaissent !

A tous, il saura réservé un accueil aimable et souriant.

Faut-il vous rappeler qu'à la Maison de Famille vous trouverez des journaux, revues, bibliothèque, salle de correspondance, jeux variés, billards, lavois, salle de douches chaudes, bazar et buvette de tempérance. Vous y trouverez aussi un cinéma et un théâtre. Vous y trouverez enfin une chapelle ouverte tous les dimanches.

Le Terre-Neuva.

Chaque capitaine recevra régulièrement et gracieusement un petit ballot de *Terre-Neuvas* à distribuer à ses hommes. Ils y trouveront des nouvelles du pays. Nous faisons cette année un effort pour développer la rubrique « *Echos de chez nous* ».

En dehors de cette rubrique, notre petit journal est exclusivement professionnel.

La Société des Œuvres de Mer.

Les Lettres-Océan

et le

Service Radiotélégraphique

La lettre-océan jouit d'une très grande vogue sur les Bancs, leur nombre va croissant chaque année.

Au cours de la dernière campagne, les lignes de transmission ont été à plusieurs reprises engorgées, surtout à bord des grands paquebots dont le trafic radiotélégraphique est très chargé.

Nous avons pensé qu'il convenait de rechercher de nouveaux moyens de communication, ceux qui existaient étant devenus insuffisants. Avec le concours de la Société Indépendante d'Exploitation Radio-Electrique, nous avons installé sur la *Sainte-Jeanne-d'Arc* un poste de T. S. F. à ondes courtes, nous assurant la *liaison constante et immédiate*, aussi bien entre Paris et la *Sainte-Jeanne-d'Arc* qu'entre la *Sainte-Jeanne-d'Arc* et Paris.

Cette liaison sera utilisée en particulier pour la transmission des lettres-océan au prix habituel de 6 francs pour vingt mots (0 fr. 15 par mot supplémentaire). Notre service est organisé de manière que les lettres-océan parviennent à leur destination dans un délai qui ne dépassera pas six jours, et qui sera souvent beaucoup plus réduit.

Ce service des lettres-océan, fait aux conditions habituelles, est ouvert au trafic à compter du 24 avril 1928.

L'installation de ce poste à ondes courtes, nous permet en outre d'envoyer des améliorations sensibles dans le trafic télégraphique entre la France et les Navires des Bancs au prix de 4 fr. 25 le mot.

Un avis ultérieur précisera les détails du fonctionnement de ce nouveau service radiotélégraphique.



BONJOUR !

BONNE CAMPAGNE !

Dieu vous protège !

NOTRE ÉDITION 1928

des Cartes des Bancs

Nous publions encore cette année une série de cartes des Bancs, revues et complétées d'un certain nombre d'indications que nous allons examiner en détail.

La série de cartes comprend :
Carte n° 1, *Grand Banc, flèche de déclinaison*.
Carte n° 2, *Banc de Saint-Pierre*.
Carte n° 3, *Platier et partie S.O. du Grand Banc*.
Carte n° 4, *Banquereau et Ille de Sable*.
Carte du *Platier du Grand Banc*.

Appellations nouvelles.

Au voisinage des côtes, les caps, golfes, amers, chenaux sont bien définis, et l'on peut facilement les désigner par une appellation portée sur la carte, sans avoir besoin de recourir à l'indication d'une position par latitude et longitude.

Il n'en est plus de même lorsque l'on s'éloigne en pleine mer. On retrouve bien quelques indications de roches ou de hauts-fonds, et si elles suffisent dans la navigation courante, elles sont bien trop rares et trop vagues lorsqu'il s'agit, comme pour la pêche à Terre-Neuve, de pratiquer l'immense étendue qui s'étend du Platier aux Bancs de l'Ille de Sable.

Ce besoin de préciser une position, autrement que par une latitude et une longitude, est si naturel que les vieux praticiens de ces parages, ont été amenés à parler un langage spécial, en utilisant presque toutes les indications portées sur la carte, et en leur donnant le sens d'une position. « *Après avoir buloté dans l'U, disent-ils, j'ai été faire deux marées dans les RR, puis de là je suis monté dans la flèche de déclinaison !* »

Gardez-vous par suite, dans une nouvelle édition des cartes de changer l'emplacement des lettres ou des signes quelconques. On ne s'y reconnaîtrait plus; on ne se comprendrait plus; ce serait une nouvelle Tour de Babel.

Il faut donc parler la même langue. Encore faut-il que cette langue soit assez étendue, qu'elle compte un nombre et un choix suffisant d'expressions permettant de parcourir facilement tous les coins et recoins du Banc.

Les travaux récents des représentants de l'Office Scientifique des Pêches ont eu pour résultat l'emploi de nouvelles dénominations que nous avons reproduites sur nos cartes.

Grâce à elles nous passerons sans difficulté de l'accord des chalutiers à l'accord des goélettes, par le chenal de l'Eglefin, celui du Fletan, le cap Saint-Pierre et la baie du Mélange, aussi facilement que jusqu'ici nous avions passé de l'U aux RR ou du V à la flèche de déclinaison.

Nouvelles sondes.

En utilisant les sondes fournies par les capitaines, et en y joignant celles que nous avons recueillies nous-mêmes au cours de nos croisières, nous avons complété assez heureusement la carte des parages des RR et le V du Platier. De nouvelles aiguilles de roches ont été trouvées et portées sur les cartes.

Le capitaine Heuzé, de l'*Eskualduna*, avait depuis fort longtemps découvert et signalé une roche de 18 mètres dans la *Passée*; cette roche retrouvée par l'*Albatros*, capitaine Ollivier, a été portée comme se trouvant par $L = 44^{\circ}18'5$ N, $G = 49^{\circ}25'5$ (gr).

Note de la Société

Le *Porto*, capitaine Bon, nous a également signalé un fond de 20 mètres par $L=41^{\circ}20' N$, $G=49^{\circ}23'$ (gr.), mais cet emplacement a besoin d'être vérifié et précisé.

Notre-Dame-des-Flots, capitaine Marbou, nous a signalé et précisé en latitude une aiguille de roche de 15 mètres, dont l'emplacement a été vérifié par des observations qui ont donné comme position $L=44^{\circ}14' N$, $G=49^{\circ}26'$ (gr.).

Le capitaine Courtin, du *Commandant Mahéas*, nous avait d'ailleurs signalé ce dernier emplacement que l'ancien aumônier de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, le regretté abbé Le Crioux, lui avait indiqué : « Si tu veux un bon emplacement, va donc par $L=44^{\circ}15' N$, $G=51^{\circ}45'$ Paris, tu trouveras là un plateau à coucous entouré de roches ». L'aiguille n'avait pas été signalée.

Le capitaine Dubois, de la *Tour-du-Pin*, m'a signalé un fond de 41 mètres au voisinage de l'E., aux accores Ouest du Platier.

Le capitaine Millot, du *Charles-Edmond*, a trouvé des fonds de plus de 100 mètres au S.-O. des *Virgins Rocks*.

Le capitaine Pleven de la *Côte-d'Emeraude* a relevé de bons emplacements à coucous sur le *Banquereau* et le *Banc de Saint-Pierre*.

Le patron Jean Lemaire, du *Simon-Duhamel*, nous a également signalé un fond de 36 mètres, fond doux, au voisinage de la partie centrale du Platier, en prolongement S.-O. de la *Passée*, $L=44^{\circ}11'$ à $44^{\circ}12' N$, $G=52^{\circ}07'$ à $52^{\circ}09'$ Paris à 135° du cap Race.

La *Sainte-Jeanne-d'Arc* a sondé au *Varluzel* un fond de 20 mètres dans le voisinage de la flèche de déclinaison, mais malheureusement par brume et avec un point estimé certainement erroné en longitude. Nous avons cependant porté ce fond sur la carte, car cette position peut servir à le retrouver; c'est sans doute le fond de 15 mètres ED découvert en 1874 et non signalé depuis.

L'on est porté à douter de l'existence du *Banc Bertel*. Personne ne l'a signalé depuis 1844. Le capitaine Lecan, du *Saint-Coulomb*, l'a cependant sondé, ainsi d'ailleurs que le capitaine Dagorne, du *Tenace*. Mais le fait n'ayant pas été signalé, le Service hydrographique est tenté de croire que ce *Banc Bertel* se rapporterait à l'une des aiguilles découvertes dans la « *Passée* ».

Ce petit fait donne un aperçu de l'importance qu'il peut y avoir à signaler directement, ou à nous renseigner sur tout ce qui a trait aux nouveaux hauts-fonds découverts sur les Bancs.

Lignes de sonde.

Dans les éditions précédentes les lignes de sonde de 45, 50 et 55 mètres avaient été tracées sur les cartes du Platier. Nous avons tenté cette année de tracer des lignes de sonde de 5 mètres en 5 mètres, jusqu'à 90 mètres, pour toute la partie avoisinant les RR, et le S.O. du Platier.

Nous continuerons cet essai au fur et à mesure que de nouvelles sondes nous permettront, sans de trop grosses erreurs, de compléter et de rectifier les lignes tracées.

Relèvements goniométriques.

Les chalutiers utilisent beaucoup les relèvements goniométriques fournis sans frais, très rapidement, et d'une manière répétée quelquefois à plusieurs reprises pendant un quart, par les postes Canadiens.

Il nous a paru utile de porter ces relèvements sur nos cartes; d'abord pour éviter d'avoir à tracer ces lignes, et ensuite parce que ces lignes étant des éléments d'arc de grand cercle, il fallait faire subir au relèvement fourni une certaine correction dépendant de la distance et de l'orientation.

A 0° et 180° l'arc de grand cercle se confond avec le méridien, il n'y a par suite aucune correction à faire, quelle que soit la distance; mais à 90° et à 270° , l'écart, sensiblement nul à 60 milles, est déjà de 2 milles à 120 milles de distance, à 240 milles, il est de 8 milles.

Le relèvement porté sur nos cartes est l'arc de grand cercle, la correction est donc toute faite.

Les relèvements fournis étant comptés du poste expéditeur, les indications portées sur nos cartes sont inscrites comme si elles provenaient de ce poste : 170° de Cap Race, veut dire que le Cap Race vous relève à 170° .

Commandant GUYADER.

C'est le commandant Beaugé, quand il commandait la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, qui fut l'inspirateur de ces cartes de pêche des Bancs dont la première édition remonte à 1923. C'est lui qui a tracé le programme à suivre, et ce programme a été publié dans le *Terre-Neuva* du 15 mai 1926 :

Premièrement. — Nous voulons d'abord dresser la carte des Bancs avec des lignes de sonde de 5 mètres en 5 mètres dans les plateaux particulièrement pêchés.

Deuxièmement. — Des signes conventionnels indiqueront la flore et la faune du fond, utile à connaître.

Troisièmement. — Quand tout sera prêt, des teintes conventionnelles indiqueront la nature des fonds : sable fin, sable gris, sable roux, herbes, roches, etc.

Vous devez bien penser que tout ceci n'est pas le travail d'un jour. Nous mettrons bien des années à accomplir la tâche que nous vous faisons entrevoir ici. L'essentiel est qu'elle est commencée et qu'on la continue.

Un nouveau pas en avant a été fait cette année. Le commandant Guyader a essayé de tracer les lignes de sonde de 5 mètres en 5 mètres dans la région des RR et dans le S. O. du Platier. Ce pas en avant n'est-il pas un peu prématûré ? N'est-on pas allé trop vite ??? L'avenir le dira !

**

Quoi qu'il en soit, l'édition 1928 a été réclamée avant d'avoir paru, et enlevée avec une telle rapidité que nous avons dû faire faire un nouveau tirage. Et ceci nous conduit à une réflexion qui doit être retenue.

Une édition nouvelle chaque année, complétée des renseignements recueillis au cours de la campagne précédente, admet implicitement pour les usagers, l'intention d'acheter chaque année, l'édition nouvelle. Celle-ci doit donc être bon marché.

Le nombre des usagers est nécessairement très limité, une centaine au plus; il est difficile de concilier le bon marché et le petit tirage.

Capitaines et armateurs contribueront à la baisse du prix de vente en nous faisant connaître leurs besoins dès le mois de décembre.

QUELQUES REMARQUES au sujet de l'Assistance

Recherche des bâtiments.

La recherche des bâtiments est facile pendant les premiers jours de la croisière. En effet, tous les bâtiments sont à visiter, et selon les mois de pêche, l'on sait toujours à peu près où ils se trouvent.

En sortant de Saint-Pierre, l'on visite toujours le banc de Saint-Pierre, et là, la partie fréquentée est relativement si peu étendue, qu'il est rare, même avec de la brume, de manquer les voiliers.

Dès que nous faisons route sur le Platier, les bâtiments de la Morue Française, munis de T. S. F., nous appellent, et nous indiquent leur position ainsi que le nombre de voiliers qui sont dans leur voisinage.

Rien de bien difficile pendant les huit à quinze premiers jours; mais après cela commencent les difficultés. Pendant ces quinze premiers jours, bien des bâtiments non visités se sont déplacés et sont venus se loger au milieu des groupes déjà vus. Après avoir exploré tous les endroits susceptibles de cacher des oubliés, je me vois souvent obligé de revenir sur mes pas et de recommencer une deuxième visite des endroits déjà explorés. Dans ce cas, il est bien rare que je ne sois pas obligé de faire une assistance supplémentaire, car tous les bâtiments me hissent leur pavillon. Si certaines caractéristiques me permettent de reconnaître les bâtiments, je ne me fais pas faute de délaisser un peu ceux qui ont déjà été vus, au profit naturellement de ceux qui n'ont pas encore reçu ma visite; et c'est ici que je demande aux capitaines de bien vouloir attirer d'une façon spéciale mon attention en hissant, en même temps que leur pavillon, un

signe flottant supplémentaire, pavillon de compagnie, numéro officiel. Se rappeler qu'un simple pavillon est relativement un signe de bien petite dimension, qui ne se voit guère au-delà de trois à quatre milles, surtout quand nous sommes dans le lit du vent.

En brume, au contraire, ne pas hésiter à corner même si l'on a déjà été visité; le fait de reconnaître un bâtiment peut être pour moi un moyen précieux de rectifier ma position, surtout si le bâtiment reconnu n'a pas changé de mouillage depuis la dernière visite.

Assistance.

Il y a lieu dans bien des cas de restreindre le temps consacré à l'assistance des bâtiments.

Ce temps se compose en principe, du temps nécessaire à la visite des malades, à l'expédition des télégrammes et des lettres-océan, à la remise du courrier et à la délivrance des provisions de bazar.

Tout peut se faire à la fois, et le temps d'assistance dépend alors de la durée de la visite du médecin, ou de celle de la vente des provisions; mais pourquoi dans dans le cas de maladie présumée grave, ne pas avoir apporté avec soi les effets du malade ? Cela supprimerait le temps perdu à l'envoi d'un doris pour aller prendre ce sac ! Pourquoi tel capitaine, après s'être attardé à expédier ses lettres ou à recevoir son courrier, s'aperçoit-il tout à coup qu'il a oublié une commande au bazar ? ou bien encore s'avise-t-il au dernier moment qu'il lui faudrait de l'étain, du sel ammoniac pour faire une soudure, etc... Ce temps mal employé est du temps perdu qui finit par se totaliser en fin de journée par un manque à visiter deux à trois bâtiments.

Par brume et lorsque l'on est obligé de compter beaucoup sur le hasard pour trouver les navires, le mal n'est pas bien grand; mais quand il fait clair, il faut profiter de tout ce qui peut faire hâter l'assistance.

Préparez donc soigneusement à l'avance les listes de ce dont vous pouvez avoir besoin : liste spéciale d'abord pour le bazar, liste particulière pour moi afin que nous examinions dès l'arrivée à bord, la façon la plus expéditive et aussi la meilleure de vous satisfaire.

Eau.

Si vous pensez avoir besoin d'eau n'attendez pas la dernière croisière pour en demander, la cale du *Navire-Hôpital* ne lui permet pas de satisfaire tous les voiliers à la fois.

Le fait d'avoir pu servir beaucoup de navires, pendant la dernière campagne, est un hasard dû à une relâche supplémentaire faite à Saint-Pierre, ce qui nous a permis de nous ravitailler en eau.

Nous pouvons vous donner de l'eau très rapidement; il faut 1 à 2 minutes pour remplir une barrique de 228 litres, mais nous ne pouvons pas attendre les barriques pendant des heures.

Si vous ne vous pressez pas de m'envoyer les barriques, c'est que vous n'avez pas besoin d'eau !

N'oubliez donc pas de faire monter les barriques sur le pont à l'avance; débouchez-les. Il y a avantage à avoir de grands trous de bonde, l'air s'évacue mieux pendant le remplissage, et la barrique risque bien moins d'être crevée.

La barrique d'eau est tarifée à 8 fr. 50 comme l'an dernier.

Emploi de la T-S.F. pour l'Assistance.

Chaque fois que vous avez besoin du *Navire-Hôpital* pour un malade grave, une réparation urgente, un besoin de matériel, etc., etc., tâchez de trouver un bâtiment muni de T.S.F., et demandez-lui de nous prévenir; collez-vous ensuite à ce bateau, ne le lâchez pas, et vous aurez satisfaction dans le minimum de temps possible. C'est ainsi que l'an dernier, l'*Ange* a retrouvé son doris et ses deux hommes, que le *Bengali* a eu son plateau de cylindre de moteur de guindeau trois jours après nous l'avoir remis, que le *Martin-Pêcheur* a pu nous indiquer sa position, que *Madana* a pu nous donner un malade grave, etc...

Si au cours d'une croisière vous avez été manqué, n'hésitez pas à employer ce moyen pour nous appeler; tous les bateaux munis de T. S. F. ont tous été visités au cours des quatre croisières de l'an dernier, et la visite s'est faite en temps de brume aussi facilement que par temps clair.

Renseignements à fournir au Navire-Hôpital.

Je remercie bien vivement les capitaines des renseignements de toute espèce qu'ils ont bien voulu me fournir.

Je leur demande de bien vouloir continuer de la même façon à me renseigner sur les sondes et les natures de fond.

Qu'ils prennent soigneusement la latitude du lieu où ils se trouvent chaque fois que l'apparition du soleil avec un horizon convenable paraît devoir leur permettre d'obtenir une bonne hauteur.

Au cours de ses déplacements, le *Navire-Hôpital* sonde continuellement, tient à jour ses graphiques de route sur lesquels ses sondes sont portées; la latitude que lui donne un navire est souvent un moyen précieux de raccorder toute une partie de graphique à position incertaine, avec une autre partie bien contrôlée. C'est un nouvel anneau à la chaîne des sondes, c'est un acheminement vers une perfection plus grande des cartes établies par nous chaque année.

Commandant GUYADER.

Avis à MM. les Consignataires

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

Il sera donné satisfaction à leur demande dans la limite de la place disponible à bord, mais dans l'ordre d'inscription.

Tout transport, sans aucune exception, doit faire l'objet d'un bon de transport établi par l'expéditeur.

La souche B lui est remise au moment de l'embarquement et lui sert de récépissé.

La souche A, acquittée par le réceptionnaire, sert de décharge à la Société.

En aucun cas, la responsabilité de la Société ne saurait être engagée, s'il n'y a pas eu remise d'un bon de transport émargé par le capitaine du navire-hôpital

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 du Capitaine.

Les capitaines sont instantanément priés de préparer d'avance leur liste de commandes et le montant de celles-ci pour éviter toute perte de temps.

Tabac Caporal exportation (le paq. de 50 gr.)	0 75
Cigarettes Le Caïd (le paquet)	0 70
Papier à cigarettes	0 35
Pipe bruyère	3 » et
Pipe Jacob	2 60
Pipe en terre	0 40
Briquet à molette	5 75
Meche à briquet (le mètre)	0 85
Pierres à briquet (le tube)	1 »
Allumettes suédoises (la boîte)	0 35
Couteaux Pradel	7 50
Chaussettes de laine (la paire)	8 »
Vareuse de drap	70 »
Pantalon de drap	50 »
Complet de toile bleue	40 »
Pantalons de toile bleue	10 50
Chemise kaki	14 25
Caleçon tricot	18 »
Chandails (laine)	37 50
Mouchoirs ourlés	2 »
Vareuses cirées (modèle Cancal)	60 »
Pantalons cirés	55 »
Suroits	12 »
Tabliers Saleurs	31 »
Bottes caoutchouc montantes	150 »
Bottes caoutchouc courtes	114 »
Savon de Marseille (le 1/2 kilo)	2 70
Savon spécial à l'eau de mer (le 1/2 kilo)	2 50
Chocolat (le paquet de 250 grammes)	3 75
Confitures (boîtes de 500 grammes)	3 75 et 4 35
Beurre demi-sel, le kilo	4 »
Lait condensé sucré (la boîte)	3 50
Lait condensé non sucré (la boîte)	9 75
Gants de laine (moufles)	10 »
Livres et brochures (romans, nouvelles, etc., le ballot)	10 »
Cartes de Pêche, édition 1928 :	
Le Platier	