



A.R. 78

3^e ANNÉE

La Terre-Neuve
le 28 juillet 1928
à la maison de famille des œuvres de Mer



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

La disparition de la morue à Terra-Neuve pendant l'été 1927

Année de banquise, disait le vieux dicton Saint-Pierrais, année de morue ! Hiver de noroit, dit un autre dicton, année de morue !

Les deux phénomènes sont cependant complètement différents ! Année de banquise égale hiver froid à Saint-Pierre. « Hiver de noroit » peut vouloir dire hiver froid, mais signale aussi, basses pressions, passage de dépressions tropicales prenant Terre-Neuve en enfilade et grimpant au Groenland.

Après le passage du centre vient le noroit; c'est lui qu'on remarque parce qu'il est froid, et qu'il souffle en tempête. Mais l'air chaud est passé, le thermomètre monte au Groenland qui, en décembre 1927, signalait encore des températures de + 5°.

Et alors le glacier fond et glisse vers la mer; les icebergs descendent vers le Sud; le courant labradorien est abondamment alimenté, l'eau de surface est froide et légère. Quand l'été vient, elle s'échauffe lentement, atteint la température de 7 à 9° et s'y maintient longtemps. Et les organismes polaires des eaux de surface, les *diatomées*, qui sont de petites algues microscopiques, les *copépodes*, qui sont de petits crustacés, foisonnent. Voilà l'origine du cycle vital dans une année normale.

**

En 1927 ce phénomène ne s'est pas produit. Le début de l'hiver a été doux; le printemps très dur et très tardif. Les icebergs n'ont pas voulu décoller à leur date ordinaire, le courant a été mal alimenté.

Et Terre-Neuve en été, n'a pas eu les grands rassemblements de morues ordinaires.

Pourquoi ?

C'est ce qu'on a cherché.

Une année exceptionnelle comme 1927 est néfaste pour l'armement, mais est très favorable à l'observation, car elle permet de préciser bien des hypothèses.

Si l'on veut comprendre ce qui se passe, il faut demander à la morue elle-même de nous donner un fil conducteur qui nous permette d'aiguiller nos recherches dans la bonne voie.

Le fil conducteur, nous le tenons : c'est la conservation de l'espèce.

**

Toutes les espèces organisées sont conditionnées par cet instinct fondamental qui se manifeste par deux besoins : alimentation et reproduction.

Or ce qu'on constate, au moment où la morue est rassemblée en troupes nombreuses, c'est qu'elle est œuvée. Elle se rassemble donc pour frayer. Son estomac à ce moment est vide. Elle maigrît. Conséquence : comme elle a peu de tissus graisseux, elle est particulièrement sensible à la température de l'eau.

Plongeons donc un thermomètre à renversement dans le voisinage des fonds. Nous constatons qu'à ce moment l'eau possède une température voisine de 4°.

Si nous faisons en 1927 la contre épreuve dans les fonds dépeuplés, nous constatons que la température n'est que de 1 à 2°, c'est

à-dire qu'elle est trop froide.

Mais quand la morue s'est débarassée de son fraîcheur, une bonne partie de l'agglomération précédente séjourne dans les environs en quête de nourriture. Pour savoir ce qui l'y tient, interrogeons le deuxième besoin : ouvrons les estomacs, et nous constatons que dans les fonds chalutables elle est garnie de lançons. Or en 1927, le lançon est absent.

Faisons donc pour lui ce que nous avons fait pour la morue. Quand se reproduit-il ? Que mange-t-il ?

Les recherches entreprises dans ce sens nous apprennent qu'il fraie dans des eaux dont la température est voisine, mais légèrement inférieure à 4°; et que plus tard, il se nourrit de son propre fraîcheur et de petits crustacés, copépodes, amphipodes, qui abondent dans les eaux froides de surface.

Mais en 1927 l'eau de surface est anormalement chaude et dépasse 17 et même 20°. Bien plus, cette eau qui normalement devrait être de l'eau polaire de 32% de salinité, s'avère de 35% et davantage, c'est-à-dire s'apparente à l'eau tropicale. Et les copépodes qui ont également besoin de se nourrir et qui vivent surtout de ces petites algues que l'on nomme diatomées, particulièrement abondantes dans les eaux de 7 à 9° en surface, sont morts de faim par suite de l'invasion des eaux tropicales.

Rien ne va plus, du haut en bas de la trame d'eau qui couvre les Bancs, le garde-manger est vide à tous les étages, et chacun de s'enfuir ailleurs chercher sa vie. Tout au moins s'ensuivent ceux qui sont capables de le faire, car les animalcules qui constituent les premiers degrés de l'échelle organique sont détruits par un processus physico-chimique qui constitue pour eux un véritable cataclysme.

Que s'est-il donc passé ?

Un phénomène très simple dû à la température et qui constitue l'une des lois les plus remarquables et les moins connues des mélanges des masses salines, et que nous appellerons pour les besoins de la cause la loi thermohaline.

**

On sait que par suite de la faible conductibilité de l'eau, de grandes masses de températures différentes, se comportent pratiquement comme des liquides non miscibles.

Or une eau polaire de 0° de température et de 32% de salinité a une densité de 1,02571. Une eau de 12°, et 34% à la même densité.

Ces deux eaux ayant la même densité s'échauffent également si elles reçoivent la même quantité de chaleur solaire. Et dans le plan d'assèchement superficiel une élévation de température de 1° donne une densité de 1,02566 à l'eau polaire.

Or, le phénomène gagne évidemment de proche en proche en surface et en profondeur. Si l'eau polaire était abondamment alimentée par le courant labradorien, aux eaux plus douces et plus légères, elle resterait en surface. Mais comme il n'en est rien, elle coule et envahit les fonds. La morue s'y déplaît; et pendant ce temps, en surface, l'eau tropicale chaude et salée tue les organismes polaires nécessaires à la vie de la trame océanique qui couvre les Bancs, et les eaux se dépeuplent.

Après la disparition des micro-organismes

le lançon émigre, et la morue avec lui.

Il ne reste plus comme alimentation à la morue que les espèces des fonds vivants, les mollusques, les crabes, avec les passagers éphémères des étages supérieurs, capelans, encornets, eux-mêmes troublés dans leur migration estivale par la perturbation générale de la région. Aussi la morue se disperse en plaine dans les fonds vivants et variés à contrastes lithologiques, comme le remarque Monsieur du BATY, et la pêche est encore possible pour les voiliers, à condition de changer souvent de place; elle est nulle pour les chalutiers qui ne peuvent sans dommage pénétrer dans ces fonds trop durs.

**

C'est donc l'insuffisance d'eau labradorienne qui a causé la disette de morue en 1927, et il a fallu attendre le mois de Novembre pour retrouver 7° en surface, 4° au fond, dans la région du Platier. Les morues étaient œuvées en grand nombre, et les grands rassemblements accompagnateurs des fortes pêches y recommençaient.

L'apparition inconnue des raisins des Tropiques sur le Grand Banc dès Juillet 1927, l'analyse de l'eau de surface qui se révéla en Août et Septembre de plus de 35 de salinité, dans les parages où normalement elle devait être de 32, l'absence d'icebergs en été, constituaient un ensemble de phénomènes concomitants qui venaient corroborer l'importance de la loi ainsi mise en lumière et sa répercussion sur la présence de la morue.

La recherche de la cause première de cette insuffisance d'eau polaire nous amènerait à développer les considérations météorologiques sommaires, par où nous débitions : banquise faible par suite d'un hiver insuffisamment rigoureux à Saint-Pierre; hiver trainant; printemps tardif caractérisé par le maintien prolongé de l'anti-cyclone canadien jusqu'en mer, au-delà de Terre-Neuve; dégel insuffisant au Groenland; débâcle d'icebergs brève et peu abondante. Conséquence : cataclysme thermal dans les eaux Terre-Neuviennes.

Mais rien ne prouve que ces conditions doivent se renouveler, et si elles devaient se reproduire, même partiellement en 1928, les résultats seraient évidemment néfastes pour l'Armement, mais il n'y faudrait voir cependant aucune conséquence permanente pour Terre-Neuve; et quand l'ambiance serait redevenue favorable, comme elle l'est depuis Novembre, par exemple, on pourrait compter avec quiétude sur une bonne reprise des opérations de pêche.

COMMANDANT BEAUGÉ.

Affranchissement des correspondances des marins

Veillez à vos intérêts !

Il nous est encore signalé, que très nombreux sont les marins de la Grande Pêche qui n'affranchissent pas, faute de timbres, les lettres qu'ils remettent au Navire-Hôpital, à destination de leurs familles.

Il en résulte que l'Administration des P.T.T. trappe de la double taxe, les correspondances ainsi expédiées, et cette manière

Dieu a posé le travail pour sentielle de la vertu.

HÉSIODE

de procéder ne va pas sans provoquer les doléances des destinataires.

**

C'est à vos familles que vous écrivez le plus souvent, ce sont elles qui paient la double taxe, et c'est vous personnellement qui subissez le contre-coup de cette manière de faire.

Sans doute vous n'avez généralement pas de timbres à bord de vos navires, mais nous vous rappelons qu'il y en a toujours à bord de la *Sainte Jeanne d'Arc*, et qu'il est facile de remédier à un état de choses qui vous est préjudiciable, si vous voulez bien vous en donner la peine.

**

Aux Capitaines qui viennent à bord de la *Sainte Jeanne d'Arc* apporter le courrier, nous demandons de vouloir bien passer au bureau de poste du Navire-Hôpital, et d'y affranchir les lettres de leurs marins.

S'ils n'ont pas le numéraire voulu pour régler ces affranchissements, qu'ils veillent bien nous remettre un bon signé d'eux, payable chez l'Armateur, et nous leur avancerons les timbres nécessaires. Ils n'auront, eux, qu'à répartir la somme avancée, au débit des marins expéditeurs, et le règlement se fera simplement et automatiquement en fin de campagne.

Les choses simples peuvent et doivent se faire simplement. Dans ce domaine comme dans les autres, nous sommes à votre disposition; mais de grâce, dans votre propre intérêt facilitez-nous les choses.

Sinistres maritimes

NAUFRAGE DU SAINT-CLÉMENT

Le 3 Juillet vers 12 h. 45 par une brume épaisse et bonne brise, le voilier *St-Clément* courut sur les Bancs quand tout à coup surgit dans la brume par tribord un autre voilier, le *Marité*, qui marchait aussi à une assez vive allure.

La rencontre devint inévitable et le *Marité* aborda le *St-Clément* par tribord, ayant juste en face du poste de l'équipage, dans lequel se trouvaient quelques hommes qui, par un heureux hasard, ne furent pas blessés.

Cette malheureuse catastrophe devait pourtant entraîner la vie d'un homme. Le brave Louis Marsoin, âgé de 54 ans, du *St-Clément*, qui faisait sa dernière campagne sur les Bancs, fut entraîné par le remous du bateau qui coula en 4 ou 5 minutes environ.

Louis Marsoin était originaire de Pordic près de Saint-Brieuc et sa famille habite actuellement Dinard.

Le *Marité* qui n'a que quelques avaries à l'étrave et à la quille, avaries qui seront facilement réparées sur place à St-Pierre, a pris les naufragés à son bord et les a conduits à St-Pierre où ils sont arrivés le 8 Juillet dans la soirée.

NAUFRAGE DE LA FRILEUSE

La brume cause une catastrophe de plus sur les Bancs.

Le voilier *La Frileuse*, armateur et capitaine M. Délépine de St-Servan, a été abordé sur les Bancs par le vapeur *Nérissa*, qui fait les voyages de New-York-Halifax-St-Jean-de-Terre-Neuve.

L'équipage au complet est sauvé.

Le *Nérissa* a pris les naufragés à son bord et les a conduits à St-Jean-de-Terre-Neuve, d'où ils sont rentrés à St-Pierre le Jeudi 19 Juillet.

LES GRANDS RAIDS AÉRIENS

L'hydravion américain *Friendship*, ayant à son bord miss Amélia Earhart, le pilote Wilmer Stutz et le navigateur Ellsworth, a traversé l'Atlantique. Parti de Terre-Neuve, il a améri à Burry-Port, sur la côte du Pays de Galles.

Le monoplan *France*, ayant comme équipage le capitaine Condouret et le lieutenant de Mailly-Nesle, a procédé, au Bourget, à un essai en charge. Les instruments de navigation transatlantique viennent d'être mis en place. L'équipage pense pouvoir procéder avant peu à un dernier essai d'une durée de dix heures.

Les aviateurs Mears et Collyer sont partis le 23 Juin au matin de New-York, à bord d'un hydravion, dans le but de rattraper le paquebot *Olympic*, parti à minuit.

Les aviateurs tenteront de battre le record du tour du monde par mer et par air via France, Allemagne, Russie, Sibérie et Japon.

Une catastrophe au Pôle Nord

En fin Mai dernier, le dirigeable italien *Italia*, commandé par le général Nobile, et ayant à bord, outre un équipage nombreux, des savants de différentes nationalités, partait en expédition au Pôle Nord.

Le dirigeable se brisa sur les glaces, et le général Nobile et ses compagnons se trouvèrent isolés du reste du monde et menacés de mourir de faim et de froid.

Differentes nations européennes envoyèrent alors, soit des avions, soit des navires brise-glace au secours de l'équipage de *l'Italia*.

Entre autres, le commandant français Guibaud partit sur un hydravion, il prit à son bord, à Bergen, l'illustre explorateur Amundsen et s'élança vers les parages où devait se trouver *l'Italia*. Depuis son départ on est sans nouvelles de lui et de son compagnon et l'on craint fort qu'il leur est arrivé malheur.

Quant au général Nobile, il a été sauvé, ainsi qu'une partie de son équipage, par un aviateur suédois.

Echos de 'chez nous'

RÉGION NORMANDE

FÉCAMP — LA TERRE A TREMBLÉ
Deux secousses sismiques accompagnées d'un grondement souterrain ont été enregistrées dans la partie sud de la ville et ont été ressenties sur un rayon d'action de 30 kilomètres.

A Andernach, où un lustre a été arraché du plafond d'un hôtel, les secousses ont été particulièrement fortes.

NOUVEAU CANOT DE SAUVETAGE

A l'annexe des ateliers Augustin-Normand au Havre, il a été procédé au lancement du canot de sauvetage bi-moteur *Etienne Louvel*, construit pour le compte de la Société centrale de Secours aux Naufragés, qui l'affectera à la station de Fécamp.

D'une longueur de 10 m. 80, *l'Etienne Louvel*, est très renforcé à l'avant, avec brise-lame, puis au centre, le cabriolet est fixe abritant la chambre des moteurs.

Les chantiers Augustin-Normand ont encore à l'étude une chaloupe de sauvetage de 13 mètres destinée à la station de Fécamp.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES MARINS

La médaille d'honneur des marins a été décernée aux personnes dont les noms suivent :

Adolphe Langanay, inscrit maritime n° 182. Auguste Angot, inscrit maritime n° 2062. Alexandre Cordonnier, inscrit mar. n° 2159. Victor Fouache, inscrit maritime n° 2171.

Les intéressés pourront retirer leurs médaille et diplôme au bureau de l'Inscription Maritime à Fécamp.

RÉCOMPENSE POUR SAUVETAGE

Par décision de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, le prix Constance de 300 francs et une médaille de vermeil, ont été décernés à M. Pierre Delafosse, inscrit maritime n. 4506, domicilié à Fécamp, route de Cany.

Le 20 Septembre 1926, sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, M. Delafosse s'était jeté à l'eau tout habillé, pour sauver un de ses camarades en danger de se noyer.

TENTATIVES DE SUICIDE. — Dernièrement les passants n'étaient pas peu surpris de voir un homme essayant de se pendre dans la guérite d'un douanier, quai Bérigny. Empêché de mettre son projet à exécution, le désespéré, Henri Brulin, âgé d'une quarantaine d'années, journalier, domicilié rue Arquaise, menaça de se noyer en se jetant dans le bassin Bérigny. Encore une fois, on réussit à l'en dissuader.

Quelques instants après, Hensi Brulin était trouvé pendu, à l'aide d'un cache-nez, dans l'écurie de M. Grenier, rue des Prés.

Des soins lui furent donnés sur place et Brulin revint rapidement à lui. Appelés aussitôt, les agents de police firent transporter le désespéré à l'hôpital où il reçut les soins de M. le docteur Isoard.

LE HAVRE. — Visite présidentielle.

Le Président de la République, accompagné de plusieurs ministres, est arrivé au Havre le 3 Juillet. La revue navale, qui a été passée le même jour par le Chef de l'Etat, a dépassé en splendeur tout ce qu'on peut imaginer : 75 navires de guerre français et 90 hydravions y prenaient part.

DRAMATIQUE ACCIDENT.

Un automobiliste havrais, M. René Cantais, suivait la route du Havre à Octeville, en compagnie d'un ami, quand, non loin de Bléville, la voiture accrocha un jeune cycliste, Robert Losnon, de Saint-Andrieu, qui fut gravement blessé à la tête. Le cycliste portait une musette contenant une bouteille. Sous la violence du choc, la bouteille fut projetée en l'air, et, passant à travers le pare-brise de l'auto, vint heurter au front le conducteur, qui perdit connaissance.

L'auto franchit alors un fossé, tout en trainant le malheureux cycliste; elle fit une embardée terrible, reprit la route et roula encore 80 mètres, jusqu'à ce que l'ami du conducteur se rende compte que son compagnon était évanoui! Il réussit à grande peine à serrer les freins.

Les deux blessés ont été conduits chez un médecin qui a envoyé Robert Losnon à l'Hospice général du Havre.

OBSÈQUES DE M. DAL PIAZ. — Les obsèques de M. John Dal Piaz, président du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique et du comité central des armateurs de France, ont été célébrées en l'église Saint-Pierre de Chaillet à Paris.

L'inhumation a eu lieu au cimetière du Père-Lachaise. Deux discours ont été prononcés par MM. André Homberg, vice-président de la Compagnie générale transatlantique, et Paul Cyprien Fabre, vice-président du comité central des armateurs de France.

REGION BRETONNE

SAINT-MALO. — CHUTE GRAVE.

Le petit Baron, passant sur la murette bordant le rempart de la porte des Bés, a glissé et est tombé sur les marches de l'escalier de granit, s'occasionnant une blessure assez grave qui a nécessité l'intervention de M. le docteur Tuloup.

Il est depuis longtemps question de placer à cet endroit un garde-fou, mais la lenteur apportée par l'administration des Beaux-Arts n'a pas encore permis d'effectuer ce travail.

Espérons qu'après cet accident on ne tarera plus.

GRAVE ACCIDENT. — Sur la route, du côté de Miniac-Morvan, un marchand d'œufs, demeurant rue Thévenard, a fait une chute grave.

Tombé d'une voiture qui le transportait, il s'est fracturé la jambe droite et fait une plaie assez grave à la tête.

Transporté à Saint-Malo en automobile, le blessé, un nommé Christian Scribe, 73 ans, a été admis à l'Hôtel-Dieu.

SAINT-SERVAN. — DÉPART DU

POURQUOI-PAS ? — Le *Pourquoi-Pas?* sous les ordres du docteur Charcot, est parti de Cherbourg à la recherche des aviateurs Guibaud et Amundsen.

DINAN. — UN JEUNE DINANNAIS

SE NOIE A LANCIEUX. — Dimanche après-midi, le jeune Raymond Thomas, fils de M. Thomas, agent de ville, partit en vélo, avec quelques camarades, prendre un bain à Lancieux. Tandis que ses amis restaient près du rivage, il s'avança imprudemment. Soulevé soudain par une vague, il perdit pied et disparut, entraîné par le courant. Aux cris que poussèrent les compagnons du malheureux jeune homme, un promeneur, M. Jacques Lahouenan, se jeta à la nage tout habillé, mais, gêné par ses vêtements, il ne put le rejoindre. Détachant alors un canot, il fit des fouilles dans la baie en compagnie de nombreux pêcheurs. Ce n'est que vers dix heures du soir que l'on retrouva le cadavre du jeune Thomas.

ACCIDENT DE MOTOCYCLETTE.

M. l'abbé Fleury, surveillant à l'Ecole des Cordeliers, roulait à motocyclette vers Jugon, lorsqu'il arriva à la hauteur des ouvriers qui goudronnent cette route, aux Trois-Moulin, quelques centaines de mètres avant Vildé-Guingalan. Quittant le côté droit du chemin, en pleine réfection, le motocycliste voulut passer à gauche, mais la roue arrière de sa machine dérapa et il fut projeté sur le sol avec violence. Les ouvriers, M. Piconays, maire de St-Méloir des Bois, et son frère, qui passaient en auto, le relevèrent et le transportèrent aux Cordeliers, où il reçut tous les soins que nécessite une blessure assez profonde à la tempe gauche.

PLESLIN. — UNE AUTO TAMPONNÉE PAR UN RAPIDE.

— Un terrible accident s'est produit sur la ligne de Dinan à Dinard au passage à niveau de la Détourbe.

M. Jean Laurent, 25 ans, frère de M. Laurent, entrepreneur à Dinan, revenait en auto de Dinard, en compagnie de M. Bittore, âgé de 20 ans, mécanicien, fils de M. Bittore, caissier à la gare de Dinan.

Les barrières du passage à niveau étant ouvertes, les automobilistes s'engagèrent; au même instant arrivait à toute vitesse le rapide Dinan-Dinard.

Un choc terrible se procura, l'auto fut tamponnée et littéralement pulvérisée. On se porta au secours des occupants. M. Laurent avait été projeté à une quarantaine de mètres: il gisait la tête fracassée, la cervelle était sortie de la boîte crânienne et une jambe était séparée du corps.

M. Bittore fut relevé avec des contusions multiples; il fut conduit à Pleslin, où il reçut les premiers soins chez le pharmacien de cette localité, puis, vu la gravité de son état, à la clinique du docteur Legrand à Dinan. Dès son arrivée, il y subit une opération, et son état sera actuellement hors de danger, sauf complications.

PAIMPOL. — MONUMENT BOTREL.

— Le monument de notre regretté compatriote Théodore Botrel, a été inauguré le 15 Juillet dernier.

DANGER DE LA BOISSON.

— Jeanne Le Douarec, femme Le Floch, originaire de Plouézec, 38 ans, entra au débit de Madame Hégarat, née Pommelet, au quai Morand, à Paimpol, et sous l'influence de la boisson, brisa un carreau, insulta la propriétaire. Le jeune Hégarat, 16 ans, mécontent, voulut mettre dehors la bacchante, qui redoubla ses injures. Le tribunal l'a condamnée à un mois de prison avec sursis plus 50 fr. d'amende.

AVIS AUX NAVIGATEURS

Tête de Galantry. — Cornel de brume à air comprimé à 310 mètres dans le SE du phare donnant un son toutes les 30 sec; son 3 sec; silence 27 sec.

Coup de canon toutes les demi-heures en cas d'avarie à la sirène.

Pointe Plate. — Sirène de brume à air comprimé sur la galerie du phare; son 4 sec; silence 4 sec; son 4 sec; silence 48 sec. (total 60 sec.)

En cas d'interruption dans le fonctionnement de la sirène, un coup de canon est tiré de 20 minutes en 20 minutes.

Jusqu'à nouvel avis le feu sera fixe en conservant les mêmes secteurs blancs et rouges.

Balises. — La bouée à sifflet de la Marne est en place.

Radiogrammes météorologiques

Le poste de Saint-Pierre, indicatif HY S, émet chaque jour sur 600 mètres amortis, un radiogramme météorologique à 01 h. 00 et à 13 h. 00 gmt.

Le Cap Race, indicatif VCE, émet chaque jour sur 600 mètres amortis un Bulletin météorologique à 02 h. 15 et 14 h. 15.

Radiophare-Galantry, position: 46° 45' 39" N et 56° 09' 22" O, émet d'une façon continue en temps de brume sur entretenues, longueur d'onde 1.000 m., modulation 700, lettres HYR -----

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 instamment 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 paquet de 50 grammes)	0175
Cigarettes Le Caid (le paquet)	0 70
Papier à cigarettes	0 35
Pipes bruyère	3 » et 3 75
Pipes Jacob	2 60
Pipes en terre	0 40
Briquets à molette	5 75
Mèches 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
Vareuses de drap	70
Pantalons de drap	50
Complets de toile bleue	40
Pantalons de toile bleue	19 50
Chemises kaki	14 25
Caleçons tricot	18
Chandails laine	37 50
Mouchoirs ourlés	2
Vareuses cirées (modèle Cancale)	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 gr.)	3 75
Confitures (boîtes de 500 gr.)	3 75 et 4 35
Beurre demi-sel, le kilo	
Lait condensé sucré (la boîte)	4
Lait condensé non sucré (la boîte)	3 50
Gants de laine (moufles)	9 75
Livres et brochures (le ballot)	10
Cartes de pêche édition 1928:	
Le Platier	7
Carte n° 1 (Grand Banc)	7
Carte n° 2 (Banc de St-Pierre)	7
Carte n° 3 (Platier et S.-W. du Grand Banc)	7
Carte n° 4 (Banquereau et Ile de Sable)	7
Thermomètre de profondeur	90

L'Imprimeur-Gérant : L. LE PANNERER.