



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

LE PORT DE SAINT-PIERRE

Peu ou pas de sécurité quant aux moyens d'accès dans un port trop souvent enveloppé par la brume; peu ou pas de sécurité au mouillage en rade; peu ou pas d'eau dans le Barachois; enfin pas de quais pour les opérations commerciales, et par conséquent peu ou pas de ressources à Saint-Pierre; telle était la situation de la Colonie en 1925, au moment où ont commencé les travaux du Port.

Trois années se sont écoulées !

Le moment est venu d'examiner si la situation s'est sensiblement améliorée.

**

Peu ou pas de sécurité quant aux moyens d'accès....

Un effort a été fait en ce qui concerne les signaux de brume, et l'installation d'un radiophare à Gallantry est incontestablement un gros progrès: les accidents survenus à plusieurs chalutiers pendant la campagne 1927 alors que le fonctionnement de ce radiophare était encore des plus intermittents, souligne toute son importance.

Un effort est à faire par les Capitaines pour apprendre à utiliser comme il convient ce nouveau moyen mis à leur disposition; un effort parallèle est à faire par la Colonie pour assurer, avec toutes les garanties désirables, le bon fonctionnement de cet appareil; un autre effort est aussi à faire par la Colonie en ce qui concerne le balisage des abords du port; ceci est indispensable !

**

Peu ou pas de sécurité au mouillage en rade, peu ou pas d'eau dans le Barachois....

Le mouillage extérieur de Saint-Pierre est trop ouvert à certains vents et au ressac; les fonds y sont de médiocre tenue; bref c'est un mouillage de beau temps, ce n'est pas un abri !

Cette constatation, si facheuse qu'elle soit, souligne d'une façon brutale toute l'utilité, toute l'importance, toute la nécessité de l'aménagement du Barachois.

Hélas, il faut bien le reconnaître, les travaux faits depuis trois ans se bornent à la réfection de la chaussée de l'île aux moules et du quai de la Douane, et à quelques dragages dans le chenal du port intérieur.

Sans doute c'est un commencement! Nul ne contestera l'utilité de ces travaux; mais il est permis de regretter la lenteur avec laquelle ils progressent! En fait aucune amélioration sensible n'est encore réalisée en ce qui concerne les facilités données aux navires pour leurs opérations commerciales; et l'Armement métropolitain, dont l'évolution est constante, a dû orienter ses efforts sans tenir compte de l'existence de Saint-Pierre.

**

Nous avons déjà examiné ici même cette question, et les 50 chalutiers dont nous envisagions l'apparition, sont entrés en service. Ils naviguent, pêchent et produisent,

et l'idée qui a présidé à leur conception et à leur équipement, a été de fuir Saint-Pierre, dont les ressources sont nulles et par conséquent les tarifs prohibitifs.

L'idée s'est propagée de plus en plus. Est-elle heureuse? Nous ne le pensons pas! C'est un pis aller imposé par la nécessité! L'idée s'est propagée, c'est un fait; il suffit de jeter un coup d'œil sur la liste des chalutiers français pour s'en convaincre. Si aux onze navires à mazout on ajoute les gros navires à très grand rayon d'action, c'est plus de la moitié de l'Armement moderne qui s'efforce de s'affranchir de Saint-Pierre.

Et chose curieuse, mais qui mérite de retenir l'attention, cette évolution de l'Armement moderne est exactement la même que celle qui s'est produite pour les voiliers, il y a quelque vingt-cinq ans: elle procède de la même idée: *Fuir Saint-Pierre*.

Fuir Saint-Pierre peut être sage si c'est une mesure de circonstance. *Fuir Saint-Pierre* par principe est par contre une erreur certaine!

**

C'est sans frais ou du moins presque sans frais que Canadiens, Américains et Terre-Neuviens, pêchent la morue le long de leurs côtes, à bord de ces goélettes qui sont des merveilles d'élégance et de tenue.

C'est avec des frais encore plus réduits que travaille la Norvège qui est le principal producteur de morues, celui qui fait les cours. Les Norvégiens pêchent sous leurs fenêtres pourrait-on dire; le poisson est travaillé à terre par la main d'œuvre féminine, dans des conditions telles que tous les déchets, foies, entrailles, têtes, tout jusqu'à la moindre arête, tout est utilisé d'une façon ou d'une autre.

Ceci ne souligne-t-il pas la concurrence terrible qu'ont à soutenir nos armateurs français, obligés d'aller chercher le poisson, à plus de deux mille milles de leurs côtes.

C'est qu'on nous passe le mot une véritable acrobatie commerciale à laquelle ils doivent se livrer; tout doit donc être fait pour améliorer les conditions de la grande pêche.

L'aménagement judicieux du port de St-Pierre est un des moyens qui s'imposent.

«*Fuir Saint-Pierre*» est un pis aller dangereux pour l'Armement et désastreux pour la Colonie.

**

La chair de la morue prend bien le sel, pour employer l'expression consacrée; et c'est ce qui a permis le développement de l'industrie de la grande pêche, mais il n'y a pas que la morue sur les Bancs!

En fait les Bancs de Terre-Neuve, dont la surface représente les trois quarts de celle de la France, sont très peu exploités et cependant les poissons de toutes espèces y pullulent.

Le poisson y pullule, alors qu'il se raréfie tous les jours davantage dans la Mer du Nord et sur le plateau Atlantique, où l'Allemagne, l'Angleterre, la Hollande, le Danemark, comme la France d'ailleurs, c'est-à-dire toute l'Europe Septentrionale, s'approvisionnent d'une façon plus ou moins intense.

Le chalutage moderne entraîne des frais trop considérables, pour qu'un armateur

puisse prolonger ses pêches sur des terrains appauvris, de rendement insuffisant; et il n'est pas douteux que dans un avenir prochain nous verrons la pêche fraîche s'orienter vers les Bancs de Terre-Neuve.

Quelles seront les possibilités de ces efforts si Saint-Pierre n'offre pas aux armateurs toutes les ressources nécessaires?

Que peut faire un navire de pêche fraîche s'il ne dispose pas d'une base? Elle est indispensable pour l'exploitation de son industrie???

N'oublions pas d'ailleurs que les séjours à la mer des navires de pêche fraîche ne sauraient se prolonger pendant des semaines comme ceux des navires de grande pêche!

L'exploitation complète des Bancs de Terre-Neuve par nos armateurs français, est donc intimement liée à la création d'un port de pêche à Saint-Pierre; c'est un point sur lequel on ne saurait trop insister.

**

Il convient de ne pas oublier les intérêts de Saint-Pierre dont le port n'est pas fréquenté seulement par les navires de pêche.

Nous relevons dans le journal officiel de la Colonie que pendant l'année 1927, sur 1162 navires entrés à Saint-Pierre, 228 seulement, soit 20%, étaient des navires de pêche, dont 151 étaient des chalutiers à vapeur.

Sans doute ceux-ci représentent-ils par leurs dimensions une fraction importante du tonnage entré dans le port. On ne peut néanmoins négliger les autres, et une réflexion s'impose à leur sujet. Elle est d'ordre général, mais en la concrétisant nous pensons faire mieux comprendre notre pensée.

En raison de ces dispositions actuelles, le Barachois n'est fréquenté que par de petits navires, et nous remarquons que pendant l'année 1927, 64 navires différents ont participé à l'importation des dix-huit ou vingt mille tonnes de charbon absorbées par la Colonie et le commerce local; six de ces navires étaient des petits vapeurs Suédois ou Norvégiens, les autres étaient des voiliers de dimensions plus réduites encore.

Il y a là une question essentielle; Saint-Pierre doit être un port charbonnier, ou un charbon industriel ne peut supporter les charges d'un transport si peu économique, et aucun navire de pêche ne charbonnera dans la Colonie tant que le charbon ne pourra lui être livré à des prix abordables!

Une conclusion se dégage naturellement. Un port de pêche doit nécessairement posséder au moins quelques postes d'amarrage pour les navires de tirant d'eau moyen, assurant les ravitaillements de toutes sortes.

Un ou deux postes d'amarrage pour navires de 6.000 tonnes de portée, nous paraît indispensable.

Pas plus que le charbon, la morue ne peut supporter les transports faits dans des conditions onéreuses; elle cesserait en effet d'être un aliment bon marché.

Le transport par chasseurs qui fut jadis la règle, devient impossible, ces petits voiliers sont en effet en voie de disparition et leurs tarifs de frêts deviennent prohibitifs.

Il faudra donc admettre et prévoir les exportations à frais réduits par grands vapeurs ou tout au moins par vapeurs moyens. Cette manière de faire heurtera certains

Il est bon d'être ferme par tempérament et flexible par réflexion.

Vauvenargues

préjugés; c'est du moins probable; mais il ne semble pas douteux qu'elle se généralisera dès que les possibilités du port de St-Pierre le permettront.

Y a-t-il lieu d'insister sur le développement du commerce général de la Colonie le jour où elle sera dotée d'un port?

Ce commerce général est actuellement de l'ordre de 300 millions. Quel chiffre atteindra-t-il le jour où tous les ravitaillements des navires de pêche pourront se faire sur place? Le jour où les escales à Sydney et les retours en France des chalutiers pourront être évités?

Les intérêts de la Pêche et ceux de la Colonie sont intimement liés; les uns et les autres réclament un port convenablement aménagé et convenablement outillé.

**

Les initiatives privées sont le plus souvent fécondes, nous ne pouvons donc passer sous silence le projet d'une firme américaine d'assurer le ravitaillement en charbon des navires de pêche à Saint-Pierre; elle construirait en eau profonde, un appontement d'accostage non loin du frigorifique. A cet appontement accosteraient indistinctement charbonniers et chalutiers.

Peut-être les ravitaillements seront-ils interdits par certains temps, mais le charbonnage d'un chalutier est une opération qui doit pouvoir se faire en une demi-journée; il n'y aurait donc jamais de risques sérieux à courir pour ces petits navires.

Peut-être devront-ils quelquefois attendre l'accalmie; ce sera néanmoins une économie sérieuse de temps et d'argent sur le voyage à Sydney.... si la colonie est à même d'assurer leur ravitaillement par ailleurs, et aussi les réparations essentielles; un slip et un atelier sont nécessaires, l'initiative privée Saint-Pierraise paraît l'avoir compris!

**

L'opinion publique Saint-Pierraise, n'était pas unanime il y a un an, en ce qui concerne l'utilité des travaux du port; certains milieux y étaient même franchement hostiles.

Nous croyons savoir que cette hostilité a disparu, et c'est très heureux!

Les lois économiques ne peuvent être transgessées bien longtemps, et la vérité finit toujours par triompher. Bref tous les esprits de la Colonie seraient aujourd'hui des adeptes du nouveau port. C'est une étape qui permet bien des espoirs.

L'accord se réalise au moment même où la Société Générale d'Entreprises traite avec une Société Canadienne possédant l'outillage nécessaire au déroquage du Barachois, outillage qu'elle n'aurait pu faire venir à pied d'œuvre qu'à grands frais!

Tous les espoirs sont permis, réjouissons-nous en pour la Colonie comme pour l'Armement.

KERMORUS.



AVIATION

LE DRAME POLAIRE. — Les aviateurs Guillaud et Amundsen demeurent introuvable malgré les recherches effectuées pour les sauver.

LE RECORD DE DISTANCE. — Les aviateurs italiens Ferrarin et Del Prete ont établi un nouveau record du monde de longue distance.

Partis de Rome, les aviateurs ont atterri à 50 milles de Natal, ayant parcouru approximativement 7.500 kilomètres.

MORT DE FRONVAL. — Le célèbre pilote Fronval, bien connu pour ses acrobaties aériennes et détenteur du record du monde des loopings en avion, est mort, carbonisé, à Villacoublay, l'appareil dont il procédait aux essais ayant pris feu.

Echos de chez nous

RÉGION NORMANDE

FÉCAMP. — *Élection de la Reine.* — En séance solennelle, il a été procédé, dans la salle des mariages de l'Hôtel-de-Ville, à l'élection de la Reine de Fécamp.

M. Louis Caron, maire, présidait entouré des membres du bureau de la société commerciale des fêtes.

Ont été élues : Reine : Mlle Claire LAMBERT, employée de commerce, rue Alexandre-Legros ; Demoiselles d'honneur : Lucienne Belloncle, rue Saint-Nicolas, et Albertine Ollivier, route de Cany.

OFFICIERS DE POMPIERS. — Par arrêtés en date des 21 et 22 Juin derniers, M. le Préfet de la Seine-Inférieure a renouvelé, d'une part, les mandats de MM. Houlbréque Victor et Legrand Pierre, capitaine et lieutenant de la Compagnie des Sapeurs-Pompiers de Fécamp et nommé, d'autre part, Monsieur Levasseur Georges, au grade de Lieutenant en second.

UN MONUMENT AU DOCTEUR LÉON DUFOUR. — Un comité est en voie de formation à l'effet d'élever sur une de nos places publiques, un monument à la mémoire de notre regretté concitoyen, le docteur Léon Dufour, l'immortel créateur de la Goutte de Lait.

CHUTE DE BICYCLETTE. — Employé à la Coopérative de Fécamp, M. H. David, âgé de 20 ans, caviste-livreur, domicilié rue des Prés, est tombé accidentellement de bicyclette en effectuant une course pour son travail.

Blessé aux bras et aux mains, M. David a reçu les soins de M. le docteur Maupas, qui lui a prescrit un repos d'environ trois semaines.

DON. — M. Hilaire Maurice, constructeur, a versé à la caisse de la Société des Anciens Combattants de Fécamp, la somme de 25 fr. qui lui avait été remise pour rupture de contrat par un de ses ouvriers.

CHEZ LES GOELANDS. — Vingt-quatre gymnastes de la Société «Les Goélands» et leurs moniteurs, ont quitté Fécamp se rendant à Sablé, où ils prendront part au Concours organisé par l'Union régionale de la Sarthe. Ce concours doit grouper plus de soixante sociétés. Il sera, après le Concours National de Verdun, l'une des manifestations gymniques les plus importantes qui seront organisées pendant l'année 1928 par la F. G. S. P. F.

DIEPPE. — **ACCIDENT A BORD.** — Un pénible accident s'est produit le 7 Juillet lors de l'arrivée du contre-torpilleur *Mars* dans le port de Dieppe. Un jeune marin, Maurice Boyard, 21 ans, dont la famille habite Dieppe, procédait à la manœuvre d'amarre en fer lorsqu'il a eu le pied

pris dans un bout de filin qui s'est croisé. Maurice Boyard a eu le pied sectionné. On a dû procéder à l'amputation à l'hôpital de Dieppe.

YPORT. — **UNE JEUNE FEMME SUCCOMBE A DES BRULURES.** — Le 20 juin dernier, Mme Tavet avait renversé sur elle un réchaud à alcool qu'elle venait d'allumer. Grièvement brûlée sur diverses parties du corps, Mme Tavet fut transportée à l'Hôpital de Fécamp.

En dépit des soins qui lui furent prodigues, la victime a succombé des suites de ses blessures.

Mme Tavet était mariée et mère d'une toute jeune enfant.

RENVERSÉ PAR UNE AUTOMOBILE

M. Gustave Lebas, âgé de 30 ans, employé de chemin de fer à la gare de Frobergville et domicilié à Yport, revenait à bicyclette de son travail lorsqu'il fut renversé au lieu dit «Bois des Hogues» par une voiture automobile conduite par M. Léon Renault, voyageur de commerce, domicilié au Havre, 35 Cours de la République.

Blessé assez sérieusement à la tête, à la main et à la jambe gauche, M. Lebas a reçu les soins de M. le docteur Winaert, d'Yport, qui lui a prescrit un repos d'une quinzaine de jours, sauf complications.

La bicyclette est hors d'usage.

La gendarmerie de Fécamp a ouvert une enquête.

TOUSSAINT. — **NÉCROLOGIE.** — M. Alexandre Jeanne, adjoint au maire de Toussaint, est décédé à l'âge de 55 ans.

Avec M. Jeanne, prématurément enlevé à l'affection des siens, disparut un brave homme honoré de la considération de tous.

Les fonctions d'adjoint qu'il remplissait au mieux des intérêts de la commune, disent assez l'estime en laquelle le tenaient ses concitoyens.

SUICIDE. — Mme Chaventré, journalière à Toussaint, sortant de sa demeure, aperçut le corps de son beau-père, Victor Chaventré, âgé de 67 ans, journalier, pendu à un pommier, à une quinzaine de mètres de l'habitation.

On prévint le garde champêtre, Monsieur François Hébert, lequel se rendit sur les lieux et détacha le cadavre. M. le docteur Desplanques, de Valmont, fut appelé à constater le décès et la gendarmerie fut avisée.

Monsieur Chaventré était souffrant depuis quelque temps, il avait même été hospitalisé pendant quinze jours à l'hospice de Fécamp. Il n'avait cependant jamais manifesté l'intention de se suicider et on ignore les causes exactes de sa funeste détermination.

REGION BRETONNE

SAINTE-MALO. — **UNE FEMME EST BRÛLÉE VIVE.** — Le samedi 7 Juillet, vers 19 h. 30, Mme Luraschi, dont le mari est entrepreneur, et qui habite avenue de Marville, villa Montrelaise, vaquait à ses occupations, seule chez elle.

Voulant flamber un poulet, elle mit le feu à de l'essence qu'elle avait versée dans un récipient. Mais de grandes flammes jaillirent dès qu'elle eut craqué une allumette et se communiquèrent à ses vêtements.

La malheureuse appela au secours, mais ses cris ne furent entendus qu'au bout d'un certain temps, la villa Mortrelaise se trouvant éloignée des plus proches habitations.

Lorsque des voisins accoururent, Mme Luraschi gisait sans connaissance sur le sol, atrocement brûlée sur tout le corps.

M. le docteur Guiot, appelé en toute hâte, jugea l'état de la pauvre femme désespérée et il la conduisit lui-même à l'Hôtel-Dieu où, à 23 heures, elle rendait le dernier soupir.

Mme Luraschi était âgée de 46 ans.

Née Marie-Ange Beaurepaire, elle était originaire d'Erquy.

ACCIDENT MORTEL. — Un docker, du nom de Therry, mais plus connu sous le sobriquet du «Rouquin», procédait au déchargement d'un navire, quai Duguay-Trouin, lorsqu'il reçut un sac sur le dos. Le choc lui fit perdre l'équilibre, et il s'écroula sur le pont, se fracturant le crâne dans sa chute.

Transporté à l'hôpital, le malheureux y est mort sans avoir repris connaissance.

SAINT-SERVAN. — **COUPS DE COUPEAU A UN MARIN DE L'ETAT.** — Dans la soirée de dimanche, sur la route de Château-Malo, une dispute s'élevait entre deux marins de l'Etat, permissionnaires, François Boutemy et Valentin Saudrais, d'une part, et Guillaume Robin et Jean Patao, journalier agricole, d'autre part.

Ces derniers provoquèrent et excitèrent les marins de telle sorte que ceux-ci se fachèrent et que la dispute dégénéra en une rixe au cours de laquelle Saudrais fut atteint de coups de couteau.

L'autre marin ne put qu'à grand-peine éviter d'être lui-même frappé de la même façon.

La gendarmerie, avisée, ouvrit une enquête qui démontra que les coups avaient été portés par Patao.

Ce dernier fut arrêté ainsi que son camarade Robin, convaincu de complicité.

Saudrais a été transporté à l'Hôtel-Dieu de Saint-Malo, tandis que Robin et Patao étaient conduits au Parquet.

CANCALE. — **Succès aux examens.** — Nous relevons avec plaisir les noms des Cancalais suivants qui ont subi avec succès les épreuves écrites des examens de la marine marchande : Verdier Arsène, écrit (théorie et application), capitaine de la marine marchande ; Fortin Alfred, écrit d'élève officier ; Edmond Lehoëff, capitaine au long cours, écrit d'application.

Saint-Maloir-des-Ondes. — **ABUS DE CONFIANCE.** — Un marchand de charbon du bourg, M. Lefort, avait accepté de vendre pour le compte de Mmes Gaudin et Bellier, ménagères au hameau des Boulais, et celui de M. Francis Girard, cultivateur à Saint-Coulomb, une certaine quantité de paniers de pommes de terre au marché de Rocabey à Saint-Malo.

Il exécuta bien la commission dont il avait été chargé, mais oublia de verser aux intéressés l'argent qu'il avait encaissé pour leur compte.

M. Girard éprouve, du fait de l'indélicatesse du marchand de charbon mélorian, qui est allé se fixer à Saint-Malo, et contre lequel une plainte a été portée, un préjudice de 616 francs.

DINARD. — **NATATION ET SAUVEGAGE.** — Le Conseil municipal vote la somme de 2.000 francs pour l'organisation du championnat annuel de natation et de sauvetage qui doit avoir lieu, cette année, le 15 août, à Dinard.

PLEURTUIT. — GRAVE COLLISION ENTRE UNE AUTO ET UN CYCLISTE.

— Au carrefour de la Ville-ès-Méniers, un cycliste, M. Marchix, de Pleurtuit, débouchait de la route de la Saudrais, lorsqu'il se trouva en présence d'une automobile venant des Sables-d'Or et conduite par M. Blanchard, sujet américain, qui ne l'avait pas vu venir, pas plus que le cycliste n'avait vu l'automobiliste.

La collision qu'il n'était pas possible d'éviter se produisit.

M. Marchix, sous la violence du choc, fut projeté de sa machine en l'air et retomba plusieurs mètres en avant, les jambes sous les roues de l'auto.

Relevé par M. Blanchard, il fut transporté par celui-ci à l'hôpital de la Providence, à Dinard.

M. le docteur Bodin prodigua ses soins au cycliste qui avait la clavicule droite fracturée et d'assez sérieuses blessures à la tête.

SAINT-BRIEUC. — **GRAVE ACCIDENT A LA GARE.** — Le 10 Juillet, à 22 h. 40, au moment où le rapide Lannion-Paris entrat en gare de Saint-Brieuc, un employé du réseau : Nicolas Le Gall, 38 ans originaire de Gourin, demeurant aux Villes-Moisans, n'entendit pas le sifflet de la locomotive et traversa la voie.

Le cheminot, tamponné par la machine, eut le tronc sectionné.

Après les constatations de M. Armani commissaire spécial, la victime fut transportée à l'Hospice par la voiture ambulance de Mme Baudré.

Son inhumation a eu lieu le vendredi 13 Juillet, au cimetière de la Recouvrance, à Brest.

Nicolas Le Gall laisse une veuve et quatre enfants.

TRÉGUIER. — **L'INHUMATION DES RESTES D'ANATOLE LE BRAZ.** — Le 20 mars 1926, Anatole Le Braz mourut à Menton, sur la Côte d'Azur, où il était allé chercher la santé.

Il avait 67 ans, étant né le 2 avril 1859 à Saint-Servais (qui dépendait alors de Duault) où son père était instituteur.

La famille a voulu que sa dernière demeure fût proche du cimetière trégorrois où reposent ses parents, victimes d'une catastrophe maritime à l'entrée de la rivière de Tréguier.

Les restes d'Anatole Le Braz arrivèrent à la gare de Tréguier le Samedi 7 Juillet. M. l'abbé Guyomard, chanoine honoraire, curé-archiprêtre de Tréguier, conduisit le cercueil à la cathédrale, suivi d'un long cortège.

Le lendemain, à 15 heures, a eu lieu l'inhumation du poète au parc de l'ancien évêché, au pied du monument de granit érigé à la mémoire de l'illustre Breton Anatole Le Braz, face à la mer, comme il le désirait.

Ce monument, œuvre de Monsieur Armel Beaufils, est un chef-d'œuvre de beauté et admirablement conçu.

AVIS AUX NAVIGATEURS

Tête de Galantry. — Cornet 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.

Le Feu de l'Île aux Chiens ne fonctionne pas à partir du 30 Juillet et jusqu'à nouvel ordre.

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 1.000 m., modulation 700, lettres H Y R - - - -

BAZAR

de la Maison de Famille

TOUT CE DONT VOUS AUREZ BESOIN

AUX

:: MEILLEURES CONDITIONS ::

L'Imprimeur-Gérant : L. LE PANNERER,