



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

Cherche les vertus chez les autres et les vices chez toi.

Franklin.

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LA CAMPAGNE 1928

En Mai dernier, le trois-mâts «MARIE EDMÉE» de Fécamp, a dû être évacué sur le Platier, à la suite d'une voie d'eau consécutive à l'arrachement du gouvernail par un coup de mer.

Un homme, le matelot ARGENTIN Français, a perdu la vie dans ce sinistre.

Nous n'aimons pas beaucoup insister ici sur les accidents, surtout quand ils sont particulièrement pénibles. Cette fois nous croyons cependant utile de revenir sur ce sujet.

Si les échos qui nous sont revenus sont exacts, voici dans quelles circonstances le malheureux ARGENTIN aurait trouvé la mort.

Pour éviter la présence sur les Bancs d'une épave dangereuse, on a voulu incendier la «MARIE EDMÉE», et on a versé de l'essence sur des matières inflammables qui étaient dans la cale.

Au lieu de se tenir à l'ouvert du panneau pour communiquer le feu au bûcher, le pauvre ARGENTIN a commis l'imprudence de descendre dans la cale; l'inévitable explosion s'est produite, brûlant le malheureux qui n'a pu se dégager.

Et cet accident est exactement le même que celui qui s'est produit en 1927 sur le *Nérée*, accident au cours duquel le patron QUEMERAIS a, dans les mêmes circonstances, trouvé la mort.

Voilà pourquoi nous nous faisons un devoir d'insister, et d'attirer à nouveau votre attention à tous, sur les dangers incessants que vous courez, et que vous faites courir aux autres, si vous ne vous imposez pas, en ce qui concerne l'essence, les précautions indispensables.

Dans aucun cas, et quelles que puissent être les circonstances, vous ne devez descendre, même un litre d'essence, dans la cale ou les logements. Voilà qui est absolu!

La moindre fuite d'essence à l'intérieur du navire, c'est, un peu plus tôt ou un peu plus tard, l'explosion inévitable et consécutive, l'incendie.

La même fuite sur le pont à l'air libre, c'est l'évaporation de l'essence sans formation de mélange détonnant; ce n'est pas nécessairement l'incendie; mais s'il se produit, on peut le combattre; on le combattra même utilement si l'on a à sa disposition les extincteurs convenables.

Tous ou presque tous les voiliers possèdent un guindeau à moteur; tous ou presque tous ont donc un approvisionnement d'essence plus ou moins important; et tous ou presque tous peuvent très utilement s'inspirer des recommandations pressantes que nous vous adressons.

Quand donc verrons-nous se généraliser à bord les moteurs à combustion à huile lourde?

Dans ceux-ci, plus de carburateur et pour ainsi dire, plus de risques d'explosion; plus besoin d'étincelles électriques pour l'allumage des gaz, et par conséquent plus d'installations compliquées et fragiles de magnétos, de conducteurs, de bougies d'allumage; plus de ratés d'allumage provenant des embruns ou de la simple humidité.

Sans insister sur les économies de combustible, et en se limitant aux seules considérations de sécurité, très nombreux sont donc les avantages présentés par le moteur à huile lourde.

Il y a hélas, une ombre au tableau... nous n'avons pas encore en France l'expérience de la conduite de ces moteurs!

Depuis de très nombreuses années tous les grands navires de la Société de l'Est-Asiatique Danois utilisent le moteur à huile lourde, et depuis un an ou deux on a réalisé en Allemagne la réduction de poids du moteur permettant son application aux petites puissances. Dans ce domaine, les Allemands comme les Danois, sont nos maîtres. Il faut le reconnaître, mais il faut aussi faire l'effort nécessaire pour faire cesser un état de choses qui nous est certainement très préjudiciable.

Une tentative fort intéressante a été faite cette année dans ce sens, par la Société Nouvelle des Pêcheries d'Arcachon et l'entrée en service de son superbe chalutier le «VICTORIA» est un événement dont doit se réjouir tout l'Armement Français.

KERMORUS.

Les communications télégraphiques de la «Sainte Jeanne d'Arc»

Les semaines et les mois se succèdent; la campagne 1928 s'avance; quelques navires ont déjà débanqué; il n'y aura bientôt plus sur les Bancs que des Chalutiers!

En ce qui concerne les «Œuvres de Mer», un de leurs efforts aura été cette année, l'installation d'un poste de T. S. F. à ondes courtes sur la «SAINTE JEANNE D'ARC», et l'ouverture d'un service radiotélégraphique rapide avec l'Europe, à des conditions extrêmement avantageuses pour les usagers.

Comment a fonctionné ce service?
Quelles ont été ses répercussions?
Quelles sont ses possibilités?

La question mérite d'être examinée. Elle n'intéresse pas seulement les pêcheurs du Banc; elle est d'ordre général, car la substitution progressive des ondes courtes aux ondes longues est une éventualité que certains esprits considèrent comme inévitable.

Comment a fonctionné ce service?

Il ne saurait être question d'ouvrir ici une discussion d'ordre professionnel.

Nous sommes des clients, des usagers, qui nous soucions fort peu de la longueur des ondes; nous demandons simplement aux techniciens de transiter nos messages rapidement, sûrement et économiquement; à eux d'adopter les moyens voulus pour répondre à nos désirs!

La traversée du Navire-Hopital du Havre à Saint-Pierre fut une période de vérification et d'essais. En arrivant à Saint-Pierre, ces essais avaient paru suffisants, les communications paraissaient assurées, le nouveau service fut ouvert officiellement d'accord avec les P. T. T.

Hélas, dès le début de la première croisière, c'est à dire dès que le trafic prit une certaine importance, les communications devinrent incertaines; le poste récepteur du Havre entendait bien, mais se faisait difficilement entendre, le collationnement des télégrammes était sinon impossible, du moins difficile.

Bref pendant quelques jours, le service fut assuré dans des conditions qui n'étaient ni rapides, ni sûres, nous sommes les premiers à le reconnaître!

Mais les débuts d'une nouvelle organisation quelle qu'elle soit, ne sont-ils pas tou-

jours plus ou moins aléatoires???

La Société Indépendante d'Exploitation Radio-Électrique, qui équipe la «SAINTE JEANNE D'ARC», ne restait cependant pas inactive, elle prenait sans hésitation les mesures voulues, corrigeait ici, redressait là, complétant et mettant au point son organisation.

* *

Les résultats ne se firent pas attendre, et bientôt moins de deux heures après leur transmission, nous recevions chaque jour à notre Siège Central de Paris, les messages de la «SAINTE JEANNE D'ARC». Certains télégrammes nous sont même parvenus en une heure!!

Telle est depuis près de quatre mois, le délai nécessaire aux communications entre la «SAINTE JEANNE D'ARC» et notre Siège Central. En vérité que peut-on demander de plus?

Il y avait jadis trois intermédiaires entre le Navire-Hopital et notre Siège Central, il n'y en a plus qu'un; les communications ont nécessairement gagné en rapidité; n'ont-elles pas gagné aussi au point de vue sécurité?

La transmission des messages rédigés en clair, si elle est onéreuse, a du moins l'avantage de permettre le redressement facile des erreurs de transmission; il y en a toujours!

Elles sont inévitables, et leur trop grande fréquence rendrait prohibitives les transmissions par code!

Tous nos messages sont chiffrés et cependant les erreurs de transmission, fréquentes au début de Mai, sont devenues tout à fait exceptionnelles. Nous nous faisons d'ailleurs un agréable devoir de reconnaître qu'elles étaient déjà exceptionnelles quand nous transitions par l'intermédiaire du poste de Saint-Pierre et du Câble, dont les services sont parfaitement assurés.

* *

Le tarif télégraphique qui était jadis de 8 fr. 50 par mot entre la France et les Bancs a pu, avec les ondes courtes, être ramené à 4 fr. 25.

C'est là le point de vue tout à fait intéressant de la nouvelle organisation!

Et une des conséquences immédiates, une conséquence logique et fatale, a été une augmentation du trafic.

Elle a été beaucoup plus importante que nous ne l'avions prévu, et cependant elle s'accroît encore en 1929, ceci est inévitable, aussi devons-nous en tenir compte dans l'organisation de notre service de T. S. F. pendant la prochaine campagne.

L'augmentation du trafic des lettres-océan a été plus importante encore; pendant le seul premier mois de la campagne, il en a été transité autant que pendant toute la campagne 1927, et ici encore nos prévisions ont été considérablement dépassées.

Il n'est donc pas douteux que des améliorations étaient nécessaires dans le service de communication entre les Bancs et la France. Un pas en avant a été fait pour le plus grand bien de tous, mais de nouvelles étapes sont à prévoir dans un avenir plus ou moins prochain, car rien n'est définitif en ce monde!

C'est dire que nous devons être attentifs à tous les progrès de la technique; ils ont des répercussions dans tous les domaines.

LANTENNE.

LES CONSULTATIONS MÉDICALES PAR T. S. F.

Je vous ai déjà à plusieurs reprises donné quelques conseils, ils étaient bien plus d'ordre hygiénique que d'ordre médical, et concernaient bien entendu les affections qui sont les plus fréquentes sur les Bancs, je pourrais dire les affections qui s'y rencontrent d'une façon presque permanente, sans présenter d'ailleurs aucun caractère de gravité.

Il est beaucoup plus difficile, il est même impossible de donner des conseils généraux d'ordre médical, car, vous devez bien le comprendre, le même mal n'évolue pas de la même façon chez deux individus différents; et à chaque cas particulier doit correspondre un traitement particulier. Il n'y a pas de maladies, disait naguère un célèbre praticien, il n'y a que des malades.

Sans doute, les patrons et capitaines des Bancs ont-ils aujourd'hui certaines connaissances générales sur les premiers soins à donner à un malade, à un blessé, mais enfin ils ne sont pas médecins, et doivent souvent être fort embarrassés, quant au traitement à adopter.

Ils ont certainement des doutes, des hésitations; j'en parle en connaissance de cause, car je sais, personnellement, les doutes et les hésitations que nous avons nous-mêmes médecins!

Et voilà pourquoi il peut être intéressant de demander par T. S. F. un conseil et un avis au médecin du Navire-Hopital.

* *

Oh! je sais bien que ce dernier pourra être très embarrassé lui-même, il peut néanmoins vous guider utilement, vous dire les précautions à prendre, vous donner peut-être même certaines précisions, en attendant le moment où il pourra arriver et examiner lui-même le malade ou le blessé.

Cette question des consultations radio-médicales maritimes, de navire à navire, de navire à poste côtière de T. S. F., ou même par l'intermédiaire de navires relais, a fait l'objet d'une étude approfondie à la Ligue des Croix Rouges. L'Office International d'Hygiène Publique est saisi de cette question qu'il est très intéressant de pouvoir résoudre d'une façon pratique, pour le plus grand bien des équipages des navires qui n'ont pas de médecin.

* *

Un service général maritime quel qu'il soit, ne peut être opérant que s'il est international, ceci est toujours vrai qu'il s'agisse des consultations médicales ou des règlements concernant les abordages; voici le texte de la circulaire publiée récemment par le service des consultations radiomédicales, organisé en Belgique pour les navires en mer, et ouvert à toutes heures de jour et de nuit, depuis le 15 Novembre 1927.

«... Les radiotélégrammes intéressant ce service doivent être transmis au poste de T. S. F. d'Anvers. Le préfixe S. V. H. leur assure la priorité sur tout autre communication, sauf celle consécutive à un appel S. O. S.

Le Radio-médical doit être signé par le Capitaine et mentionner comme premiers mots du texte l'indication relative au coffre à médicaments embarqué sur le navire; exemple: «Coffre Belge», «Coffre Anglais»... etc.

Il décrira d'une manière concise, mais claire et complète, tous les symptômes

relever sur le patient et ceux ressentis par lui.

Dans tous les cas, il y aura lieu de mentionner l'âge et le sexe du sujet, la date de l'accident ou du début de la maladie, la température, le pouls, l'état général, la position du malade.

En cas de maladies spécialement, on signalera la coloration de la langue, et éventuellement, le genre de respiration, de vomissements, de selles, d'urine.

On dira si le patient a été atteint antérieurement d'affections dites des pays chauds ou s'il a touché récemment des ports suspects d'être contaminés par des maladies exotiques ou infectieuses.

En cas de brûlures, on dira le siège, l'étendue, la profondeur.

En cas de fracture supposée, signaler s'il y a déformation de membre, gonflement d'articulation, possibilité ou impossibilité absolue de mouvoir le membre.

Les transmissions d'appel et de réponse, ainsi que les consultations proprement dites sont fournis à titre gratuit. »

*
**

Les consultations radio-médicales, me paraissent devoir se généraliser sur les Bancs. Le médecin du Navire-Hôpital est à votre disposition; vous soigner est sa raison d'être. Il parle votre langue, connaît les conditions d'existence et de travail des Bancs. Il peut vous rendre service et ne demande qu'à se rendre utile; faites appel à son concours.

Le Morticole du Banquereau.

A LA DÉRIVE. — Par temps de brume et une forte brise, un doris du voilier *Minerve*, monté par les marins Ame Louis et Mainguy Jean était parti en dérive. Après avoir perdu tout espoir de rejoindre leur bord, ces deux hommes avaient mis le cap sur Saint-Pierre, mais obligés à cause du mauvais temps de reprendre le large, ils s'étaient dirigés vers le point où ils avaient le plus de chance de rencontrer un bateau.

Ils dérivèrent ainsi depuis deux jours lorsque vers le soir, ils eurent le bonheur de rencontrer le voilier portugais *Celestino Duarte* qui les recueillit on ne peut plus fraternellement. Une semaine après ils rencontraient le voilier *Gagne-Petit* qui les ramenait à St-Pierre en bonne santé.

NAUFRAGE DU MIMOSA

Le voilier *Mimosa* du port de Saint-Malo, armateur, M. Delacour, pêchait sur le Banquereau, lorsque par très mauvais temps, se déclare une voie d'eau, que la pompe dans les premiers jours arrive facilement à épuiser.

Néanmoins le bateau fait route sur le trou Baleine, afin de compléter leur chargement si possible, et de faire route ensuite sur France. Mais arrivé sur le Banc, le *Mimosa* a encore à essuyer un fort gros temps et la voie d'eau se déclare à nouveau plus forte, de telle manière que le bateau est enfin obligé de faire route sur St-Pierre en vue des réparations devenues nécessaires.

Il n'y arrivera pas hélas! Le péril augmentant, l'équipage est obligé de se réfugier dans les embarcations.

Le secours, heureusement, ne tarde pas à venir. Vers les deux heures du matin, une goélette américaine l'*Aatanga* recueillait les naufragés et les conduisait à Saint-Jean de Terre-Neuve, où ils demeurèrent huit jours. Rapatriés par le vapeur *Agile*, les naufragés arrivaient enfin eux aussi en bonne santé à St-Pierre dans la soirée du 14 Août.

NAUFRAGE DE L'EUGÈNE-LOUISE

Par très gros temps le 13 Août vers 20 h. du soir, une partie de l'équipage était couchée. Quand tout à coup l'homme de veille constata une fumée qui sortait de l'intérieur du bateau, le feu était à bord.

Les embarcations furent mises à l'eau afin de sauver l'équipage, qui fit route sur le voilier *Servannaise*, qui se trouvait, par un heureux hasard à 2 milles environ, qui les recueillit à son bord, malgré le gros temps qui compliquait le sauvetage.

Le voilier *Servannaise* fit route sur Saint-Pierre et y débarqua l'équipage de l'*Eugène Louise*, le 20 Août dans la journée, tous en bonne santé.

AVIATION

LE RAID DU LIEUTENANT PARIS EST ARRÊTÉ. — L'hydravion du lieutenant de vaisseau Paris est arrivé aux Açores avec un moteur arrêté. La visite a montré qu'il était indispensable de faire venir de France un moteur de rechange; le long arrêt aux Açores qui en résulterait ferait perdre au voyage son caractère de rapidité et de régularité; dans ces conditions il a été décidé d'interrompre le raid et de faire rentrer l'hydravion en France. Un croiseur qui va traverser ces parages ramènera l'appareil et son équipage.

LE TOUR DU MONDE EN 23 JOURS.

— Les aviateurs américains Mears et Collyer sont rentrés à New-York, d'où ils étaient partis le premier Juillet, ayant fait le tour du monde en 23 jours et ayant ainsi couvert une distance de 40.000 kilomètres.

On se rappelle que, partis en avion, ils avaient rattrapé un paquebot en haute mer et qu'ils avaient touché terre à Cherbourg. Ils étaient ensuite repartis en avion jusqu'à Tokio où ils avaient pris le bateau pour rentrer en Amérique.

Echos de 'chez nous'

RÉGION NORMANDE

FÉCAMP. — BREVET DE CAPITAINÉ DE LA MARINE MARCHANDE. — Par décision du Ministre des Travaux Publics, en date du 24 Juillet 1928, le brevet de capitaine de la marine marchande a été décerné aux capitaines au cabotage dont les noms suivent :

Etienne Ledun, inscrit maritime n° 322.
Adolphe Jeanne, inscrit maritime n° 203.

VOLS. — Un contrôleur des Nouvelles Galeries a surpris une jeune femme au moment où elle dérobaient plusieurs articles, notamment une paire de savattes, un caleçon de bain, une paire de chaussettes et des bretelles.

Interrogée par M. Debré, commissaire de police, l'indélicate personne, Mme Cécile F..., femme de ménage à Fécamp, a reconnu les faits.

Procès-verbal a été dressé.

D'autre part, une somme de 1.400 francs a été dérobée à bord du chalutier *Cap-Fagnet*, au préjudice d'un marin du bord, M. Joseph Fromager, domicilié à Sassetot-le-Mauconduit.

Plainte a été déposée à la gendarmerie, qui a ouvert une enquête.

BEC-DE-MORTAGNE. — GRAVE ACCIDENT. — Le jeune Roland Senay, âgé de 18 ans et demi, couvreur, domicilié chez ses parents, 18, rue Arquaise à Fécamp, travaillait avec son père, M. Gaston Senay, à la réfection de la couverture d'un bâtiment appartenant à M. Chédru, agriculteur, lorsqu'il tomba accidentellement, d'une hauteur de 12 mètres.

Blessé sérieusement aux jambes et à la tête, le jeune homme a regu, sur place, les soins de M. le docteur Dufresnoy, de Valmont.

L'hospitalisation ayant été jugée nécessaire, Roland Senay a été transporté en automobile par M. Chédru, à l'Hôpital de Fécamp, où son état a été jugé très sérieux.

LE HAVRE. — TRAGIQUE DÉSEPOIR D'UNE JEUNE FILLE. — Une jeune fille de 18 ans, Mlle Suzanne Mabilie, avait quitté le domicile paternel au Parc d'Auxot (Seine-Inférieure), en disant qu'elle se jetterait sous un train.

On découvrit, quelque temps après, la malheureuse horriblement mutilée sur la ligne de Paris au Havre. Sa jambe gauche et son pied droit gisaient sur la voie à plusieurs mètres d'elle.

Transportée d'urgence à l'Hôpital Pasteur au Havre, la jeune fille expira peu après son admission sans avoir pu prononcer une parole.

UNE DÉBITANTE QUI N'A PAS FROID AUX YEUX. — Un ancien bagnard, Louis Moulin, voulut pénétrer de force dans le débit Féron, 23, rue des Chantiers, après avoir démolli la porte.

Mme Elise Féron, patronne de l'établissement, l'abattit d'un coup de revolver. Il fut tué net.

RÉGION BRETONNE

SAINT-MALO. — CRÉATION D'UN AÉROPORT. — A la dernière réunion qu'elle a tenue, la Chambre de Commerce a été saisie d'un projet de création d'un aéroport pour hydravions, à Saint-Malo.

C'est par M. l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées qu'a été communiquée aux membres de la Chambre de Commerce, la circulaire de M. le ministre des Travaux Publics, transmettant un vœu, émis par l'Association des Grands Ports Français, au sujet de l'aménagement des Ports Maritimes, pour répondre aux besoins de la navigation aérienne.

DEUX PECHEURS QUI MANQUENT LE DÉPART. — Sur le point de partir, le capitaine du chalutier de grande pêche *Alfred*, s'aperçut que deux hommes d'équipage manquaient à l'appel, Marie-Ange Lorre, 40 ans, demeurant à Saint-Pierre-de-Plesguen, et Germain Chenot, 17 ans, domicilié chez M. Briand, 11, rue de Gaillet à Rennes.

Prévenue, la Marine a fait aussitôt rechercher les deux manquants, sans lesquels le chalutier a dû lever l'ancre sans les attendre.

SAINT-SERVAN. — UN SINGULIER CLIENT. — Armé d'un pistolet à ressort, dont les projectiles étaient constitués par des bouchons, ce qui ne les rendait pas moins dangereux pour cela, un nommé Marcel Nowé, demeurant à Saint-Servan, voulait obliger les débiteurs du Talard de lui servir à boire.

Sur la plainte de ceux-ci, il a été arrêté.

On se demande si Nowé n'est pas l'un des trois individus qui se firent remettre sur les remparts, par des promeneurs attardés, l'argent dont ceux-ci étaient possesseurs.

PLOUZÉC. — SOUS LES YEUX DE SA FEMME, UN CULTIVATEUR SE NOIE. — Sur la grève du Boulgueff, en Plouézec, le mercredi 25 juillet, s'est produit un terrible accident.

Un cultivateur de l'endroit, M. Eugène Le Louédec, 37 ans, partit avec sa femme à la grève et voyant la hauteur de la marée, il résolut de faire entrer un cheval dans l'eau afin de le baigner.

M. Le Louédec ne put conduire le cheval qui s'avancait vers le large et voulut le faire revenir en arrière, mais le cheval furieux se coucha sur le côté et M. Le Louédec tomba à l'eau.

Le cultivateur essaya de nager et de gagner terre, mais la distance était trop grande. Le cheval reprenait la direction du rivage. Mme Le Louédec, mère de trois jeunes enfants, se jeta à l'eau et réussit à maîtriser l'animal, remonta le cheval et arriva ainsi près de son mari. Elle put saisir le bras de son époux, le ramener à terre et lui prodigua les soins nécessaires, mais tout fut vain et à l'arrivée du docteur Laurent, la mort avait fait son œuvre. M. Le Louédec était décédé de congestion.

AVIS AUX NAVIGATEURS

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

En cas d'arrêt du signal de brume de Gallantry, les navires de pêche en seront avisés :

1° — par le poste de T. S. F. de Saint-Pierre, aux heures d'émission du météo (13 h 30 et 1 h 30 G.m.t.)

2° — par la «VILLE D'YS» et par la «SAINTE JEANNE D'ARC». Indépendamment de ces transmissions radioélectriques, des coups de canon tirés de trente en trente minutes, avertiront les navires à proximité de l'arrêt momentané du signal de brume.

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 H Y 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 V C E, 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 entretenu, longueur d'onde 1.000 m., modulation 700, lettres H Y R -----

AVIS

Le Navire-Hôpital quittera St-Pierre pour rentrer en France, le 25 Septembre.

Il prendra des passagers pour la France dans la limite des places disponibles; il sera d'abord donné satisfaction aux demandes de passage des marins malades ou convalescents.

Le prix des passages est fixé comme il suit :

Passagers à la table de l'Etat-Major. 3.300 fr.
Passagers à la table des Maîtres... 2.475 fr.
Passagers à la table de l'Équipage. 1.650 fr.

Le prix des passages est payable d'avance. Les consignataires qui désiraient rapatrier un marin au compte d'un armateur devront s'engager par écrit à payer le prix indiqué suivant la classe du passager.

S'adresser pour tous renseignements et pour traiter, au Commandant du Navire-Hôpital.

*
**

La Maison de Famille des « Œuvres de Mer », fermera ses portes le 21 septembre au soir. Toutes les correspondances adressées aux Marins, seront remises à la Poste.

BAZAR de la Maison de Famille

TOUT CE DONT VOUS AUREZ BESOIN
AUX
:: MEILLEURES CONDITIONS ::

L'Imprimeur-Gérant : L. LE PANNERER.